

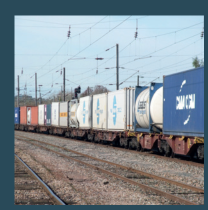


LE MARCHÉ FRANÇAIS DU TRANSPORT FERROVIAIRE EN 2020

> L'ESSENTIEL








autorite-transports.fr



Crédits photos couverture : Fabien Couly, Anthony Martin, Alexandre le Potier, Jean-Baptiste Tailleux

Crédits icônes des chapitres : tezar tantular, Wichai Wi, Nikita Kozin, WEBTECHOPS LLP, HeadsOfBirds, Guillaume Duchayne, icon 54, Yo! Baba - depuis www.thenounproject.com.

Introduction

5ème Bilan ferroviaire de l'Autorité de régulation des transports

Le cinquième bilan annuel de l'Autorité de régulation des transports sur le marché du transport ferroviaire est, pour la première fois, structuré en deux documents complémentaires :

- le présent rapport qui présente, de manière synthétique, les principaux indicateurs structurels de l'activité ferroviaire en France en 2020 et leur évolution annuelle et pluriannuelle ;
- un rapport complet qui intègre l'ensemble des analyses et indicateurs des marchés ferroviaires, mais également des axes thématiques complémentaires.

Ces deux rapports portent sur l'ensemble des marchés ferroviaires en France (fret et voyageurs, dont l'activité exhaustive du Réseau express régional (RER) sur le périmètre du réseau ferré national (RFN) et celui de la Régie autonome des transports parisiens (RATP)). Ils fournissent ainsi une analyse détaillée et indépendante des principaux indicateurs descriptifs de ces marchés et de leur évolution de 2015 à 2020. Ils ont été enrichis de nouveaux indicateurs et analyses thématiques portant sur :

- l'analyse des dépenses d'entretien de l'infrastructure ferroviaire ;
- l'analyse de la qualité de service en lien avec les caractéristiques de l'infrastructure ferroviaire ;
- l'usage des modes de traction ferroviaire thermique et électrique en France pour les activités voyageurs ;
- l'activité des corridors de fret.

L'année 2020 est marquée par une crise sanitaire sans précédent qui a impacté l'ensemble du secteur des transports ; certaines analyses ne permettent pas encore de caractériser des ruptures et évolutions de long terme et sont présentées essentiellement sur une évolution annuelle. Il convient de ne pas tirer de conclusion définitive de ces évolutions.

Contexte du bilan annuel ferroviaire

La directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire européen unique impose aux autorités de régulation sectorielle d'assurer le suivi de la concurrence sur le marché des services ferroviaires. En France, parmi les missions que le législateur a confiées à l'Autorité de régulation des transports, figure en premier lieu celle de concourir « *au suivi et au bon fonctionnement, dans ses dimensions techniques, économiques et financières, du système de transport ferroviaire national, notamment du service public et des activités concurrentielles, au bénéfice des usagers et clients des services de transport ferroviaire* » (article L. 2131-1 du code des transports). Pour mener à bien cette mission, l'Autorité s'est vu confier un pouvoir de collecte régulière d'informations auprès des gestionnaires d'infrastructure, des exploitants d'infrastructures de service, des opérateurs ferroviaires et autres candidats autorisés sur le réseau ferré national et sur le réseau de la RATP, lui permettant de procéder à des expertises et études et de conduire l'action d'information nécessaire dans le secteur ferroviaire que constitue ce rapport. Enfin, « *l' Autorité de régulation des transports établit chaque année un état des lieux de l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire* » (article L. 2133-1-1 du code des transports) qui figure dans le présent rapport.

Analyses thématiques des bilans 2015-2020

2015/2016
- ponctualité TER par tranche horaire

2017
- utilisation du RFN en heure pointe/creuse

2018
- évolution des activités TET et trains de nuit
- trains thermiques/électriques
- ponctualité par O/D ferroviaire
- utilisation du RFN par région

2019
- « petites lignes ferroviaires »
- déclarations d'ouverture à la concurrence
- complémentarité air/fer
- coûts et investissements sur RFN
- autoroutes ferroviaires

2020
- mailles mensuelles
- corridors de fret
- usage électrique/thermique

Sommaire

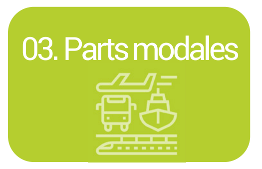
Synthèse (1/2)

01. Caractéristiques et degré d'utilisation du réseau ferré national

- Le réseau ferré national exploité est globalement stable depuis 2015, une augmentation des voies à grande vitesse ayant compensé les réductions des « petites lignes » les plus âgées du réseau ; ces « petites lignes » représentant toujours près du tiers du réseau. Les lignes classiques ont rajeuni de près de 2 ans depuis 2015, du fait des actions de renouvellement et de fermeture des lignes les plus vétustes. En revanche, l'état moyen des lignes à grande vitesse (LGV) s'est dégradé notamment sur l'axe le plus fortement circulé (LGV Sud-Est), ce qui devrait entraîner des travaux de renouvellement dans les prochaines années.
- En raison de la crise sanitaire, l'utilisation du RFN est en baisse de 25 % en 2020 par rapport à son dernier niveau haut de 2017, et le trafic apparaît plus concentré sur les parties les plus utilisées du réseau. Sur 23 % des lignes du RFN, ne passent que 1 % des trains.km et moins de 10 circulations par jour.

02. Résultats économiques des gestionnaires d'infrastructure

- Les revenus des gestionnaires d'infrastructure liés aux péages ont baissé de 12,5 % en 2020, alors que la baisse affectant l'utilisation du réseau est deux fois plus importante, du fait d'une baisse limitée des redevances de marché et d'une hausse des contributions publiques pour les activités TER, Intercités et fret.
- Les coûts d'exploitation (gestion des circulations, entretien et surveillance) ont diminué de près de 6 % en 2020. Les investissements réalisés en 2020 par SNCF Réseau s'établissent à 5 milliards d'euros, en hausse annuelle de 100 millions d'euros à périmètre constant. En revanche, les investissements liés au renouvellement et à la performance du réseau sont en baisse de 8 %, ce qui peut être mis en relation avec un retard annuel de « 24 jours de production » (soit 6,5 %) lié à la crise sanitaire (*Source : bilan financier de SNCF Réseau*). Le niveau des investissements relatifs aux lignes à grande vitesse apparaît très faible, si on le compare aux voies classiques les plus utilisées.



- La part modale du transport ferroviaire de voyageurs a baissé de 2,5 points et atteint 7,5 % en 2020. Le mode routier a été moins impacté que les transports collectifs, dont la progression de part modale s'est brutalement inversée du fait de la crise sanitaire. La baisse de 41 % du nombre de voyageurs.km en France se situe à un niveau équivalent ou inférieur à la baisse de plus de 40 % constatée dans la plupart des pays européens. Le transport de fret a quasiment maintenu sa part modale 2019 à 9,7 %, en baisse de 0,2 point. Cette baisse plus limitée du fret en France s'observe ailleurs en Europe.

04. Etat des lieux du transport ferroviaire de fret

- Le transport ferroviaire de marchandises connaît une baisse modérée de 6 % en tonnes.km en 2020. Les recettes s'élèvent à près d'un milliard d'euros et chutent de 10 %. La part de l'opérateur historique diminue de 3 points dans un marché pleinement concurrentiel, dans lequel la part du transport combiné augmente en volume et atteint 38 %.
- Si les corridors européens de fret concernent un nombre limité d'axes ferroviaires récents, ceux-ci sont très empruntés par l'ensemble des activités ferroviaires fret et voyageurs, et voient passer 75 % de l'activité ferroviaire fret en France.

05. Etat des lieux du transport ferroviaire de voyageurs

- L'offre de transport ferroviaire de voyageurs (en trains.km) a diminué de 21 % en 2020, avec un impact différencié entre services. Les services internationaux ont ainsi connu une chute de la moitié de leur offre par rapport au niveau de 2019. La baisse des services conventionnés TER (-13 %) et Transilien-RER (-10 %) est plus mesurée. Près de 14 % des gares ont été desservies moins de 250 jours en 2020, contre 8 % en 2019. 87 % des gares ferroviaires n'accueillent que des services TER.
- La fréquentation ferroviaire a chuté de 41 %, plus fortement que l'offre ferroviaire, conduisant à de fortes baisses du taux d'occupation de l'ensemble des services. Les activités domestiques TAGV et TER ont connu une reprise plus rapide, tandis que les activités internationales sont restées à un bas niveau sur l'ensemble de l'année.
- Au sein des activités TAGV, la part des services Ouigo a continué d'augmenter et l'activité à bas prix n'a chuté que de 19 % en fréquentation, tandis que les axes TAGV de l'offre inOui ont subi des baisses de 36 ou 37 % (axes Atlantique et Sud-Est) à 49 % pour l'axe Est.

Synthèse (2/2)

05. Etat des lieux du transport ferroviaire de voyageurs

- 38 notifications d'intention d'exploitation ont été reçues par l'ART pour de nouveaux services ferroviaires librement organisés. Ainsi, l'opérateur historique italien, Trenitalia, a lancé, le 18 décembre 2021, un service à grande vitesse entre Paris et Milan, via Lyon.
- Les régions françaises ont commencé en 2020 l'ouverture à la concurrence des services conventionnés, se traduisant par des processus d'appel d'offres en cours en 2021 pour 5 régions françaises, et concrétisée pour la région Sud-PACA par l'attribution de 2 lots régionaux aux sociétés Transdev et SNCF Voyageurs.
- En 2019, la part des circulations TER opérées avec une traction thermique atteint 29 % des trains.km (dont 11 % via un matériel bi-mode sur voie non-électrifiée). La part de la fréquentation TER « thermique » correspondante est estimée à 18 % des voyageurs.km.

06. Résultats économiques du transport ferroviaire de voyageurs

- Les recettes commerciales de l'activité ferroviaire voyageurs se sont dégradées plus fortement que la fréquentation pour les activités TAGV et internationales. En dépit d'une offre de trains.km en baisse, les revenus des activités TER et Transilien ont été maintenus ou très peu réduits, du fait d'une forte hausse des concours publics d'exploitation. En 2020, une diminution de la quasi-totalité des recettes commerciales par passager et par types de tarifs peut être observée, à l'exception des tarifs abonnés. Les voyageurs avec un billet plein tarif représentaient plus de la moitié de la fréquentation des services longue distance de la SNCF et les abonnés plus de 40 % des services TER. La fréquentation des ayants droit des services commerciaux s'élevait à 1,1 milliard de passagers.km, soit 3,5 % du trafic.



- Si les déprogrammations de trains de voyageurs atteignent un pic historique de plus de 25 % du fait de la crise sanitaire, la ponctualité au terminus des circulations voyageurs est en hausse moyenne de 1 point de pourcentage en 2020. Cette amélioration est également observée pour les passagers à l'exception de ceux des services Intercités (entre 73 % et 92 % des passagers domestiques sont à l'heure pour les autres activités). Seuls 40 % des passagers des TAGV domestiques et internationaux en retard de plus de 30 minutes sont indemnisés, même si cet indicateur est en hausse depuis 2018.



- Les offres ferroviaires régionales ont été peu réduites en 2020 (-13 % en moyenne en trains.km), tandis que la fréquentation TER a plus fortement chuté, conduisant à une baisse des taux d'occupation pour toutes les régions. Entre 19 et 30 % des circulations TER ont été déprogrammées par les régions en 2020 du fait de la crise sanitaire. Sur cette base d'offre réduite, les taux d'annulations « de dernière minute » ainsi que les taux de ponctualité se sont améliorés dans la grande majorité des régions.
- Alors que les recettes commerciales de l'activité TER ont chuté de 29 % en lien avec l'évolution de la fréquentation (-30 % de voyageurs.km), les revenus (recettes et concours publics) n'ont, pour leur part, baissé que de 1 à 6 % selon les régions quand les trains.km diminuaient de 11 à 23%. Les charges d'exploitation de l'activité TER par train.km ont également augmenté de près de 13% (dont une augmentation de 23 % de la redevance gare, de 8 % des péages d'infrastructure et de de 13 % des autres charges).
- Les niveaux de fréquentation apparaissent très polarisés sur un nombre faible de lignes ferroviaires orientées vers les grandes métropoles et les zones urbanisées.

09. Bilan des services conventionnés d'Île-de-France (Transilien et RER)

- L'offre en sièges.km a diminué de manière variable selon les lignes Transilien et RER de 8 % à 26 % selon la ligne, tandis que la fréquentation a chuté de plus de 40 % pour la plupart des lignes. Le taux d'occupation global est ainsi en recul de 12 points.
- Les lignes RER ont vu un taux de déprogrammations 2020 globalement supérieur à celui des lignes Transilien. Le taux d'annulation de dernière minute a diminué en revanche en 2020, il était de 0,6 % en 2020 contre 2,1% en 2019, en restant cependant légèrement plus élevé pour les lignes A et B du RER. Le taux de ponctualité des passagers s'est également amélioré pour la plupart des lignes RER et Transilien sur l'année 2020, notamment pour les passagers des RER C et D (+2 points de pourcentage).

01

CARACTÉRISTIQUES ET DEGRÉ D'UTILISATION DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL



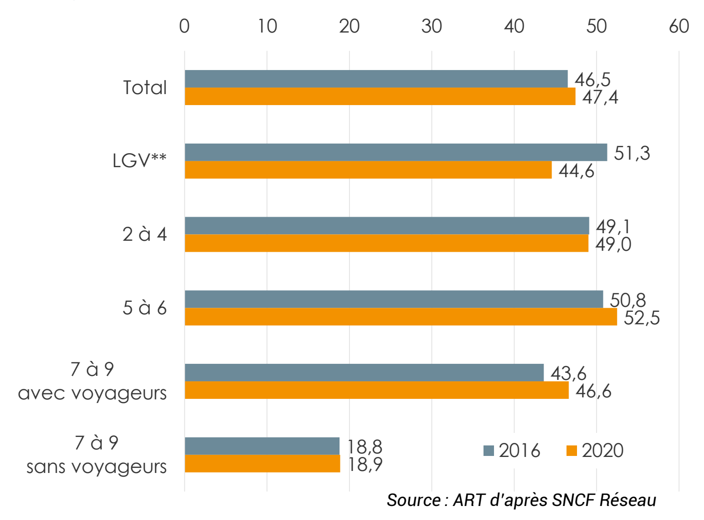
	Niveau (au 31/12/2020)	Evolution annuelle (2019-2020)	Evolution sur 5 ans (2015-2020)
▪ Longueur du réseau ferroviaire exploité (en lignes)	27 860 km	- 269 km	- 921 km
▪ Longueur du réseau ferroviaire exploité (en voies)	49 268 km	- 233 km	+ 62 km
▪ Âge du réseau ferré national	28,9 ans	- 3 mois	-1 an et 11 mois
▪ Les voies « hors d'âge » (% du RFN hors LGV)	21,0 %	+ 0,8 point %	- 2,9 points %
▪ Le réseau ferroviaire électrifié (% de voies)	70,4 %	+ 0,3 point %	+1,8 point %
▪ Le réseau ferroviaire interopérable ERTMS 1/2 (% de ligne)	4,0 %	+ 0,1 point %	n/d
▪ Le réseau LGV interopérable ERTMS 1/2 (% de ligne LGV)	34,9 %	- 0,0 point %	n/d
▪ 80 % du trafic ferroviaire (trains.km) s'effectue sur…	39 % du RFN	+ 1 point %	
▪ Les « petites lignes ferroviaires » avec voyageurs (« 7 à 9 AV »)	11 574 km (voies) 36,3 ans 18,5 % électrifiées 9 % des trains.km	- 5 km (voies) - 4 mois - 0,1 point % - 0,3 point %	- 595 km (voies) - 2 ans et 8 mois - 4,2 point % n/d

Le réseau ferré national reste stable en 2020

Le réseau ferré national (RFN) s'est contracté d'environ 230 km de voies en 2020 et totalise près de 49 300 km de voies. Depuis 2015, ce sont près de 1300 km de voies de catégories 7 à 9 (« petites lignes ») qui ont été fermées. **Le réseau reste stable par rapport à 2015** en raison de l'ouverture de 1 300 km de nouvelles voies à grande vitesse et de la stabilité du réseau de lignes classiques classées en catégories 2 à 6.

En 2020, le RFN compte **1 100 km de lignes compatibles avec les systèmes européen de gestion du trafic ferroviaire** (ERTMS 1 et 2), soit 4 % du RFN. Le déploiement de ces technologies reste hétérogène au sein des pays européens : 0,8 % en Allemagne, 4 % en Italie, 8 % en Autriche, 14 % en Espagne, 45 % en Belgique et 73 % en Suisse (IRG Rail 2019) .

Figure 2 – Indice de consistance des voies (ICV)* en 2016 et 2020

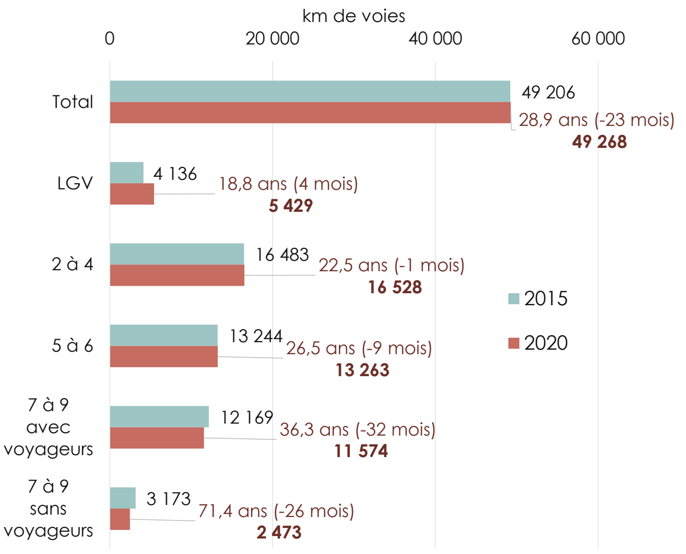


Source : ART d'après SNCF Réseau

*L'ICV est un indicateur d'âge moyen relatif de la voie au regard de sa durée de vie. Cette dernière dépend des caractéristiques physiques de la voie ainsi que de son intensité d'utilisation. Un tronçon neuf a une valeur de 100 et un actif en fin de vie prend la valeur 10 (la note 0 n'est atteinte qu'après 5 ans supplémentaires). SNCF Réseau considère qu'un ICV de 55 constitue un objectif à atteindre pour la pérennité du patrimoine.

**Les ICV des lignes SEA et BPL ne sont pas fournis par les gestionnaires de ces infrastructures (il s'agit d'un indice de SNCF Réseau) et n'interviennent pas dans la moyenne LGV. L'ICV de ces lignes peut être estimé supérieur à 60 compte tenu de leur mise en service récente, en 2017.

Figure 1 – Longueurs et âge des voie du réseau ferré national par catégorie de voies SNCF Réseau, entre 2015 et 2020



Source : ART d'après gestionnaires d'infrastructure

L'effort d'entretien et de renouvellement porte principalement sur les lignes classiques

L'âge moyen des voies du RFN recule de **3 mois en 2020** et s'établit **à 28,9 ans. Depuis 2015, le réseau a rajeuni de presque deux ans** sous l'effet de la fermeture de près de 1 300 km de voies 7 à 9 âgées de plus de 70 ans et des efforts de renouvellement et d'entretien des voies.

L'indice de consistance des voies (ICV)* utilisé et élaboré par SNCF Réseau permet de mesurer l'état global des voies . Cet indice est resté stable depuis 2016 pour les catégories de voie les plus utilisées (2 à 4) et a même progressé pour les catégories 5 à 6 et 7 à 9 avec voyageurs traduisant **les efforts de remise en état des voies classiques**. A contrario, les **LGV** voient leur état moyen se dégrader depuis 2016** (l'ICV passant de 51 à 45) présageant des efforts accrus de renouvellement dans les années à venir, notamment sur les LGV les plus anciennes des axes Sud-Est et Nord.

CARACTÉRISTIQUES ET DEGRÉ D'UTILISATION DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL

En 2020, 80 % des circulations de trains (trains.km) s'effectuent sur 39 % des lignes du RFN

Ces 39 % de lignes très utilisées voient passer 73 circulations par jour en moyenne. **99 % des trains.km** et 46 circulations par jour, en moyenne, sont réalisés sur 77 % des lignes (contre 80 % en 2019), 23 % des lignes ne voient ainsi passer que 1 % des trains.km. **La crise sanitaire a donc eu pour effet relatif de concentrer plus encore les circulations sur les parties les plus utilisées du réseau. 18 % trains.km sont opérés sur les lignes à grande vitesse** et seuls 0,1 % sont opérés sur les lignes de catégories 7 à 9 sans voyageurs. Un très faible nombre de lignes de catégories 7 à 9 voient passer plus de 30 circulations quotidiennes, à l'exception de quelques lignes proches des grandes agglomérations.

Figure 3 - Densité de circulation par kilomètre de ligne sur le RFN en 2020
(en nombre moyen de trains par jour, indifféremment du nombre de voies de circulation)

% du trafic en trains.km
% des km de lignes du RFN
0 25 50 75 100
20 % des trains.km circulent sur 4 % du RFN
40 % des trains.km circulent sur 11 % du RFN
50 % des trains.km circulent sur 16 % du RFN
80 % des trains.km circulent sur 39 % du RFN
99 % des trains.km circulent sur 77 % du RFN

Nombre de circulations quotidiennes
< 1
1 - 4
4 - 10
10 - 50
50 - 200
200 - 600
> 600

Source : ART d'après SNCF Réseau

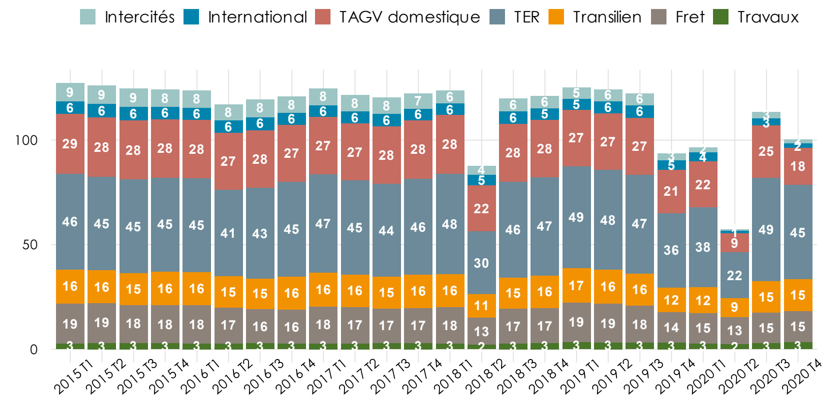
Du fait de la crise sanitaire et des mouvements sociaux du début d'année 2020, l'utilisation du RFN est en baisse de 25 % par rapport à son niveau haut de 2017

En 2020, **368 millions de trains.km ont circulé sur le RFN**, en baisse de 21 % en un an. La densité de circulation s'élève donc à **36 trains quotidiens par kilomètre de ligne**, dont 30 trains de voyageurs.

Le transport de voyageurs représente 81 % des trains.km en 2020, une part en baisse d'un point sur un an et de deux points par rapport à 2017.

La part du trafic affecté au transport de marchandises s'élève à 16 % du total des trains.km. Il s'agit de la proportion la plus importante du fret depuis 2015, mais c'est là un effet relatif lié à la moindre baisse des circulations fret durant la crise. Les 3 % restant des trains.km sont réalisés par les trains de travaux.

Figure 4 - Trains.km opérés par trimestre sur RFN depuis 2015 (en millions)



Source : ART d'après SNCF Réseau

Analyses complémentaires disponibles dans le rapport ART

- Décomposition des caractéristiques du réseau ferré national et de leur évolution par catégories de voies SNCF Réseau
- Indicateur d'état du RFN
- Cartographie des acteurs par activité (fret et voyageurs)

02

RÉSULTATS ÉCONOMIQUES DES GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURE



	Niveau (2020)	Evolution annuelle (2019-2020)	Taux de croissance annuel moyen (2016-2020)
▪ Revenus perçus par les gestionnaires d'infrastructure	5,3 Mds d'euros	-12,5 %	-1,6 %
dont péages issus du transport de voyageurs	2,9 Mds d'euros	-21,4 %	-3,7 %
dont concours publics perçus (y compris redevance d'accès)	2,2 Mds d'euros	+ 4,5 %	+1,8 %
▪ Coûts d'exploitation SNCF Réseau	4,9 Mds d'euros	+ 5,9 %	+1,9 %
dont coûts d'entretien	2,6 Mds d'euros	- 5,6 %	- 0,8 %
▪ Investissements SNCF Réseau	5,0 Mds d'euros	+ 2,0 %	n/d (périmètres différents)

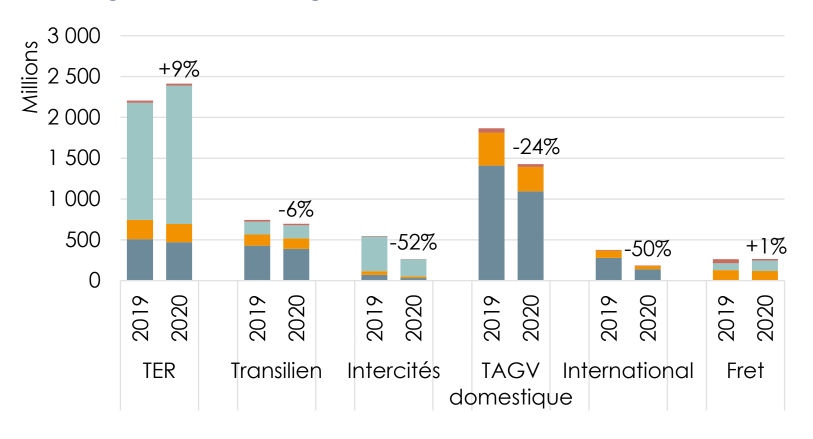
5,3 milliards d'euros de péages ont été perçus par les gestionnaires d'infrastructure

Les gestionnaires d'infrastructure ont perçu 5,3 milliards d'euros de redevances d'infrastructure et concours publics en 2020, soit **une baisse de 12,5 % par rapport à l'année 2019.**

La baisse des redevances due à la réduction du trafic au cours de l'année a été en partie compensée par la hausse des concours publics. Pour les services voyageurs, les concours publics (redevances d'accès) progressent de 2 % par rapport à 2019, selon le taux fixé dans le contrat de performance entre l'Etat et SNCF Réseau.

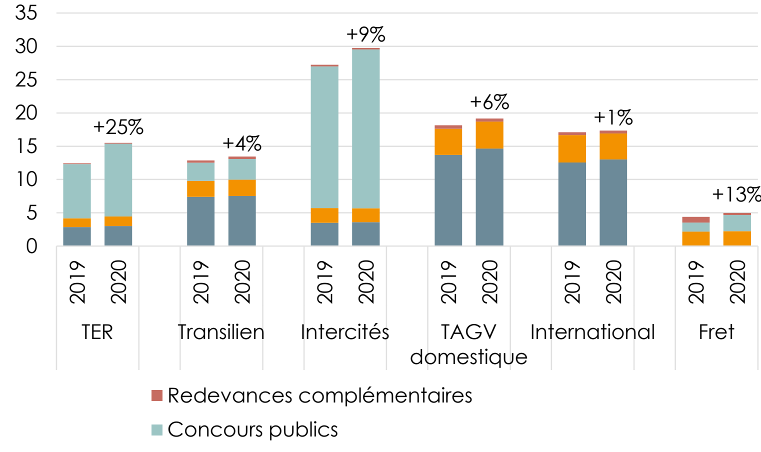
Pour les services fret, les concours publics progressent de 57 %, en raison d'une prise en charge d'une partie des redevances de cette activité par l'Etat au second semestre 2020 (poursuivie en 2021), conduisant à une légère augmentation du revenu de SNCF Réseau lié à cette activité.

Figure 5 – Revenus des gestionnaires d'infrastructure (en euros)



Source : ART d'après gestionnaires d'infrastructure

Figure 6 – Revenus des gestionnaires d'infrastructure par train.km (en euros)



Source : ART d'après gestionnaires d'infrastructure

Du fait de la baisse limitée des recettes des gestionnaires d'infrastructure et de la forte baisse des trains.km, **le niveau des péages et concours publics rapporté aux trains.km progresse pour l'ensemble des services, en particulier pour les services TER (+25 %).**

Pour les services conventionnés la progression est largement portée par la redevance d'accès (qui est établie de manière forfaitaire et n'est pas affectée par la crise sanitaire).

Les services commerciaux de voyageurs voient également leur niveau de péage moyen par train.km progresser de 6 % pour les services domestiques et de 1 % pour les services internationaux. Cela résulte à la fois de l'augmentation des redevances de marché en 2020, d'une moindre baisse des circulations sur les segments (notamment sur les axes LGV Sud-Est et Atlantique) disposant des redevances de marché les plus élevées (effet relatif), mais aussi des redevances de réservation de la LGV Sud Europe Atlantique (qui doivent être payées en cas d'annulation tardive de moins de deux mois).

Le revenu par train.km des gestionnaires d'infrastructure pour les services fret progresse de 13 % en 2020, du fait à la fois de la croissance des concours publics mais également d'une hausse du niveau moyen des redevances par train.km de 2,8 %.

RÉSULTATS ÉCONOMIQUES DES GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURE

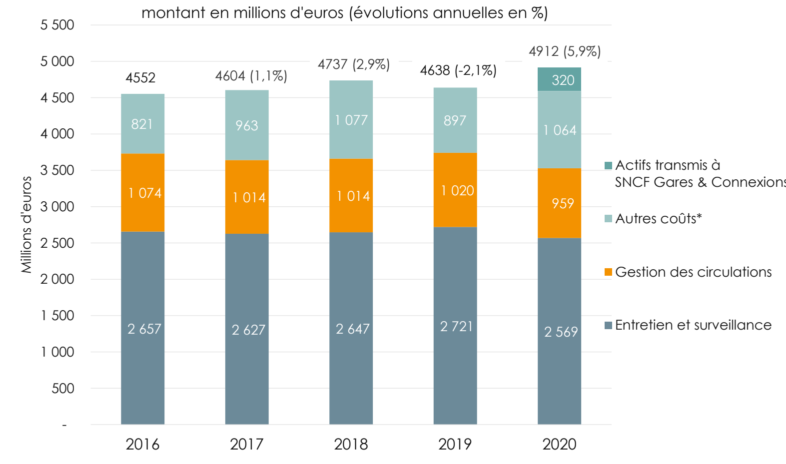
4,9 milliards d'euros de coûts d'exploitation en 2020

Les coûts d'exploitation de SNCF Réseau s'accroissent de près de 6 % en 2020. Cette **augmentation globale s'explique principalement par des effets de périmètre**. Ainsi, les investissements réalisés sur des actifs transmis à SNCF Gares & Connexions en 2020 sont désormais comptabilisés dans les coûts d'exploitation (320 millions d'euros). Cela explique aussi en partie l'évolution des investissements constatés en Figure 8.

Les coûts d'exploitation liés à la **gestion des circulations** (959 millions d'euros), ceux liés à **l'entretien et à la surveillance** du réseau (2,6 milliards d'euros) ainsi que ceux liés à la commercialisation des sillons (125 millions d'euros) **diminuent en revanche en 2020 de près de 6 %,** sans doute en lien avec la baisse du nombre de jours de production du fait de la crise sanitaire, et semblent peu sensibles à la diminution des circulations effectives.

Le montant annuel de l'entretien et de la surveillance du réseau s'échelonne **de 15 000 euros par kilomètre de voie** pour les catégories de voies les moins fréquentées (7 à 9 sans voyageurs) à près de **60 000 euros** pour les catégories 2 à 4 les plus sollicitées.

Figure 7 – Coûts d'exploitation courants de SNCF Réseau



	2016	2017	2018	2019	2020
Actifs transmis à SNCF Gares & Connexions					320
Autres coûts*	821	963	1 077	897	1 064
Gestion des circulations	1 074	1 014	1 014	1 020	959
Entretien et surveillance	2 657	2 627	2 647	2 721	2 569

*Autres coûts : Vente de prestations à des tiers (703 M€ dont 320 M€ pour SNCF Gares & Connexions), Coûts non incorporables (247 M€), Opex sur Projets (223 M€), Sillons et commercialisation (125 M€), Autres (-57 M€), Atténuation de charges (144 M€).

Source : ART d'après SNCF Réseau

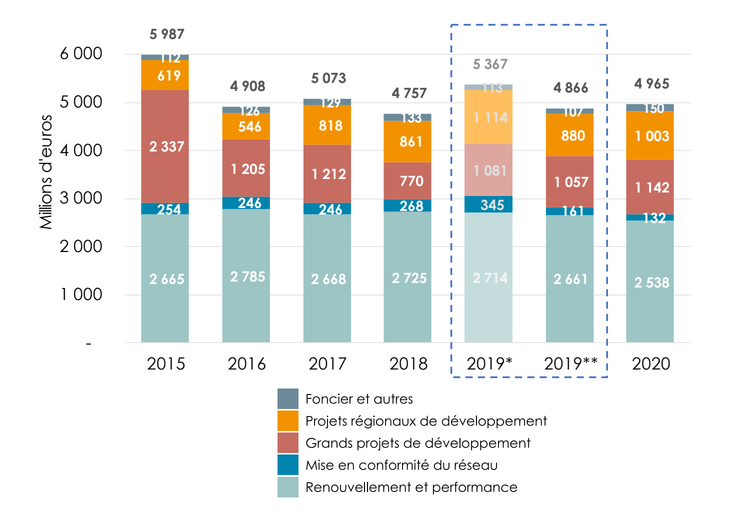
5 milliards d'euros d'investissements ferroviaires en 2020

Les investissements réalisés en 2020 par SNCF Réseau s'établissent à 5 milliards d'euros, **en hausse de 100 millions d'euros par rapport à 2019** (soit +2 %) à périmètre constant. Le montant des investissements de 2019 a été établi sur une base comparable à 2020, en retranchant 500 millions d'euros d'investissements liés au transfert d'actifs de SNCF Réseau à SNCF Gares & Connexions au 1er janvier 2020. La hausse des investissements en 2020 concerne surtout les projets nationaux et régionaux de développement.

En revanche, la baisse des dépenses de « Mise en conformité du réseau » et de « Renouvellement et performance » doit être liée au retard de production d'une vingtaine de jours en raison de la pandémie, mentionné dans le bilan financier de SNCF Réseau.

Les investissements se concentrent principalement sur les catégories de voies les plus empruntées. En effet, 50 % des dépenses d'investissement concernent les catégories 2 à 4 qui accumulent 53 % des trains.km totaux. **Les lignes à grande vitesse ont un niveau d'investissement non seulement inférieur à celui des voies de catégories 2 à 6 mais aussi très en-deçà de leur propre niveau de circulations** (4 % des investissements pour 18 % des trains.km). Plus de 10 % des investissements entre 2018 et 2020 peuvent être rattachés à des voies de catégories 7 à 9, qui représentent 9 % des trains.km.

Figure 8 – Dépenses d'investissements ferroviaires de SNCF Réseau

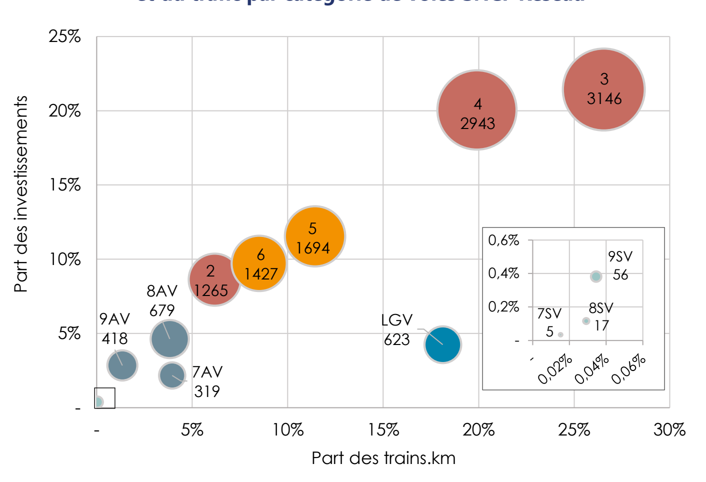


	2015	2016	2017	2018	2019*	2019**	2020
Foncier et autres	112	126	129	133	113	107	150
Projets régionaux de développement	619	546	818	861	1 114	880	1 003
Grands projets de développement	2 337	1 205	1 212	770	1 081	1 057	1 142
Mise en conformité du réseau	254	246	246	268	345	161	132
Renouvellement et performance	2 665	2 785	2 668	2 725	2 714	2 661	2 538
Total	5 987	4 908	5 073	4 757	5 367	4 866	4 965

* Montants avant le transfert des actifs à SNCF Gares & Connexions
** Montants après le transfert des actifs à SNCF Gares & Connexions

Source : ART d'après SNCF Réseau

Figure 9 – Répartition des investissements* et du trafic par catégorie de voies SNCF Réseau



Taille et étiquette des bulles : montant d'investissement 2018-2020 (M€).
* Environ 14 % des investissements 2018-2020 (2 milliards d'euros sur les trois années) ne sont pas rattachés à une catégorie de voies. Ils ne sont donc pas présentés sur ce graphique.

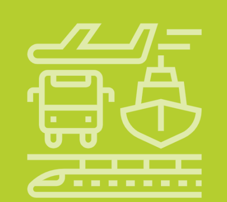
Source : ART d'après SNCF Réseau

Analyses complémentaires disponibles dans le rapport ART

- Analyse de la qualité de service en lien avec les caractéristiques de l'infrastructure ferroviaire

03

Parts modales du transport ferroviaire (fret et voyageurs)



	Niveau (2020)	Evolution annuelle (2019-2020)	Evolution sur 5 ans (2015-2020)
▪ Part modale du transport ferroviaire de voyageurs	7,5 %	-2,5 points %	-2,1 points %
▪ Part modale du transport ferroviaire de fret	9,7 %	-0,2 points %	-1 point % (2017)

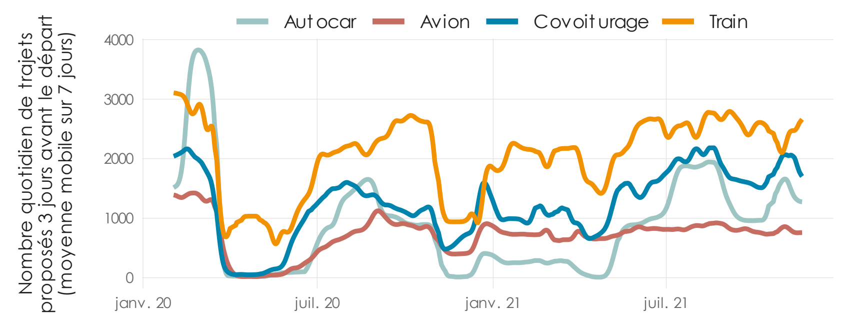
Le mode routier a été relativement moins impacté en 2020 que le ferroviaire, pour les activités fret comme voyageurs

Le transport ferroviaire voit sa part modale baisser de 2,5 points. Cette baisse est très forte pour les transports collectifs dans leur ensemble, dont la part modale chute de 19,2 % à 14,8 % entre 2019 et 2020. **La crise sanitaire a ainsi inversé brutalement la tendance à la hausse de la part modale des transports collectifs** observée ces dernières années.

Le transport ferroviaire connaît une baisse de fréquentation de 41% moins importante que le transport aérien (-55 %), mais elle demeure toutefois supérieure à celle observée pour les transports collectifs routiers (-37 % en 2020).

Concernant l'activité tous modes du transport de marchandises en France, le recul a été plus marqué pour le transport fluvial (-11 %) et pour le transport ferroviaire que pour le mode routier (-4 %). **Depuis 2017, l'activité de fret ferroviaire a perdu un point de part modale au profit du transport routier qui reste largement privilégié.**

Figure 10 – Evolution de l'offre domestique du transport de voyageurs



Source : ART d'après des données collectées auprès de comparateurs d'offre de transport sur un échantillon de 140 liaisons domestiques parmi les plus fréquentées

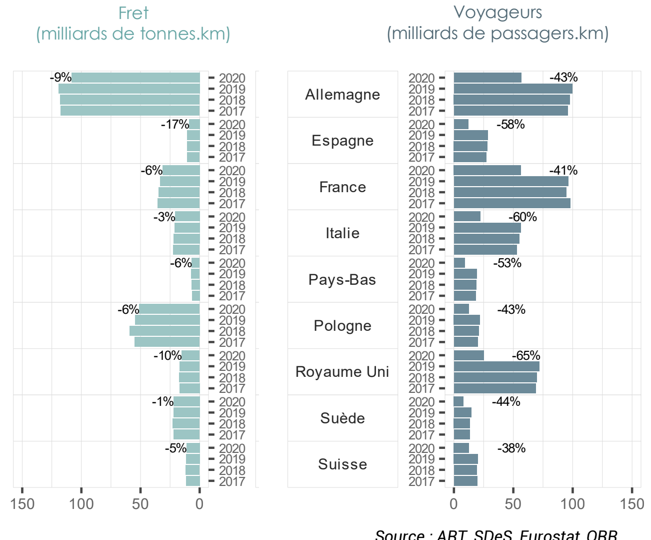
Le suivi de plusieurs modes de transports collectifs pour les liaisons les plus fréquentées, illustre les ruptures d'offre observées en 2020 pour l'ensemble des modes lors des périodes de confinement et les reprises modérées entre ces dernières. Ce suivi montre aussi que le premier semestre 2021 a présenté une offre encore assez faible, n'ayant repris qu'à partir de l'été, sans atteindre pleinement le niveau de pré-crise pour le transport aérien et les cars « Macron ».

Le transport ferroviaire de voyageurs a diminué de plus de 40 % dans la plupart des pays européens

Dans le contexte de la crise sanitaire de 2020 (et à l'issue de mouvements sociaux ayant marqué le transport ferroviaire en fin d'année 2019-2020), **le trafic intérieur de voyageurs a diminué en France de 41 %. L'impact de la crise a été assez similaire en Allemagne, Suisse ou Suède**, mais plus marqué en revanche en Espagne, Italie et au Royaume-Uni, avec des baisses proches ou supérieures à 60 % pour ces trois pays.

Le transport ferroviaire intérieur de marchandises a été globalement moins impacté que l'activité voyageurs **avec une baisse pour la France de 6 % des tonnes.km transportées en train. La baisse 2020 de l'activité fret a été comprise entre 5 % et 10 % pour la plupart des pays européens**, à l'exception notable de la Suède (1 % de baisse seulement) et à l'inverse de l'Espagne, qui a enregistré une chute de près de 17 %.

Figure 11 – Evolution européenne des volumes du transport ferroviaire de voyageurs et fret



Source : ART, SDeS, Eurostat, ORR

Analyses complémentaires disponibles dans le rapport ART
- Tableaux détaillés d'évolution par mode

04

ETAT DES LIEUX DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES

	Niveau (2020)	Evolution annuelle (2019-2020)	Evolution nette sur 3 ans (2017-2020)
▪ Offre de transport ferroviaire de fret (trains.km)	54 millions	- 8,4 %	- 16,3 %
▪ Trafic effectif (tonnes.km)	31 milliards	- 6,1 %	- 11,3 %
▪ Emport moyen des trains (tonnes par train)	593	+ 3,5 %	+ 7,8 %
▪ Recettes issues du trafic	989 M d'euros	- 10,0 %	- 17,5 %
▪ Part du transport combiné (tonnes.km)	38,1 %	+ 5,7 %	ND
▪ Ponctualité des trains de fret à 15 minutes	77,3 %	+ 0,6 pt	+ 0,5 pt

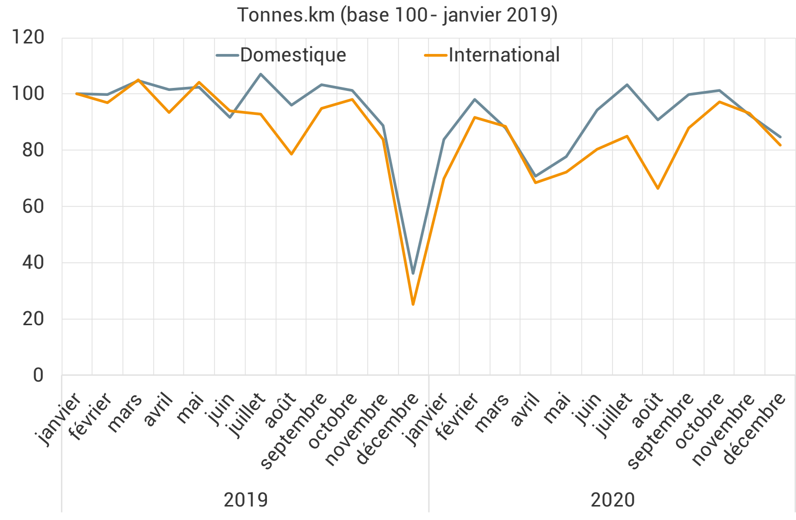
La chute du transport ferroviaire de marchandises est restée contenue en 2020

L'activité de fret ferroviaire poursuit son recul en 2020, avec une baisse de 8,4 % des trains.km et de 6,1 % des tonnes.km. Contrairement aux mouvements sociaux de la fin de l'année 2019, l'impact de la crise sanitaire se caractérise par une baisse moins importante du trafic de fret mais plus étalée dans le temps.

Dans ce contexte, **le trafic domestique a été plus résilient que le trafic international**, dont la reprise s'est effectuée plus lentement (-5 % contre -8 %). La part du transport domestique s'élève à 59 % pour l'année 2020.

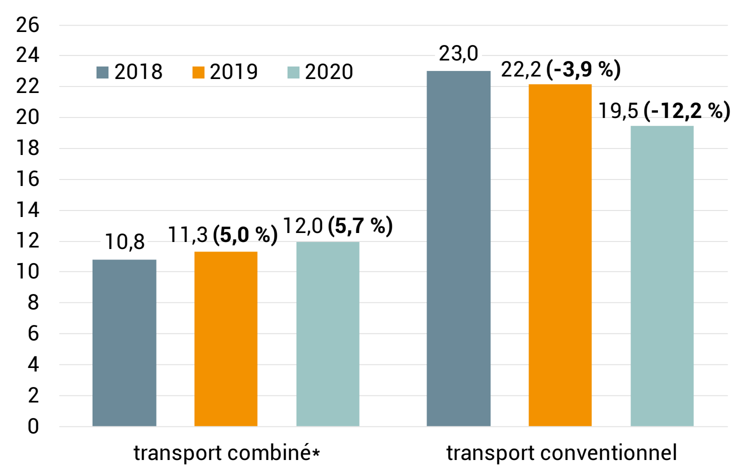
L'offre de fret ferroviaire continue à se transformer. D'une part, l'emport moyen par train continue sa progression et atteint 593 tonnes par train, montrant une dynamique de massification. D'autre part, **l'activité de transport combiné, qui représente aujourd'hui 38 % des tonnes.km, progresse de 5,7 % malgré la crise sanitaire,** quand le transport conventionnel poursuit sa baisse (-12,2 %).

Figure 12 – Evolution des tonnes.km par type de parcours



Source : ART d'après entreprises ferroviaires

Figure 13 – Tonnes.km par type de conditionnement depuis 2018



Source : ART d'après entreprises ferroviaires

Le chiffre d'affaires baisse plus fortement que les tonnages transportés

En 2020, les recettes des entreprises ferroviaires de marchandises sur le RFN baissent de 110 millions d'euros pour atteindre 1 milliard d'euros. Cette diminution est plus forte (-10 %) que celle des tonnes.km (-6 %).

L'aide publique au secteur, la « compensation fret** », de 74 millions d'euros en 2020, a été complétée au second semestre 2020 par la prise en charge, par l'Etat, de 54 millions d'euros de redevance de circulation. Cet appui s'est poursuivi en 2021.

Ainsi, l'ensemble des redevances (prestations minimales hors installations de service) payées par le secteur*** au gestionnaire d'infrastructure s'établissent à 64 millions d'euros. Pour les entreprises ferroviaires de fret (hors candidats autorisés), ces péages représentent 5 % des recettes issues du trafic. En l'absence de concours public, ils représenteraient l'équivalent de 16 % des recettes issues du trafic.

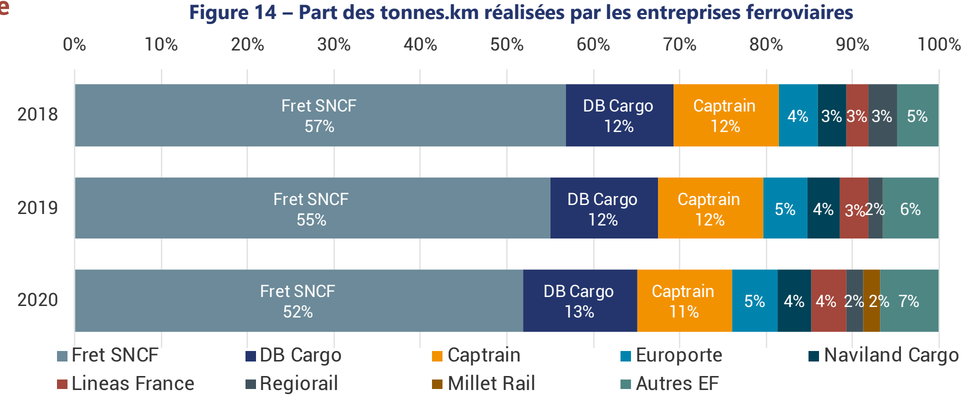
* Conditionnement : conteneurs et caisses mobiles, semi-remorques non-accompagnés.
** « La compensation fret » est la prise en charge par l'Etat du différentiel entre les redevances payées par les utilisateurs de l'infrastructure et les coûts directement imputables aux circulations fret. Cette aide permet de diminuer les péages payés par les entreprises ferroviaires et autres candidats à SNCF Réseau.
*** Y compris entreprise de travaux et candidats autorisés.

Etat des lieux de l'ouverture à la concurrence

Dans un marché pleinement concurrentiel, la part de marché de l'opérateur historique diminue de 3 points

L'année 2020 marque la poursuite de la diminution de la part de marché de l'opérateur historique, qui connait une reprise plus lente de ses activités. **Les petites entreprises demeurent dynamiques et progressent** pour atteindre 7 % des tonnes.km transportées en 2020. Cet effet reste relatif au vu de la diminution globale des trafics, mais s'inscrit dans une tendance historique. Le marché du fret ferroviaire s'inscrit maintenant dans un contexte pleinement concurrentiel.

Figure 14 – Part des tonnes.km réalisées par les entreprises ferroviaires



Source : ART d'après entreprises ferroviaires

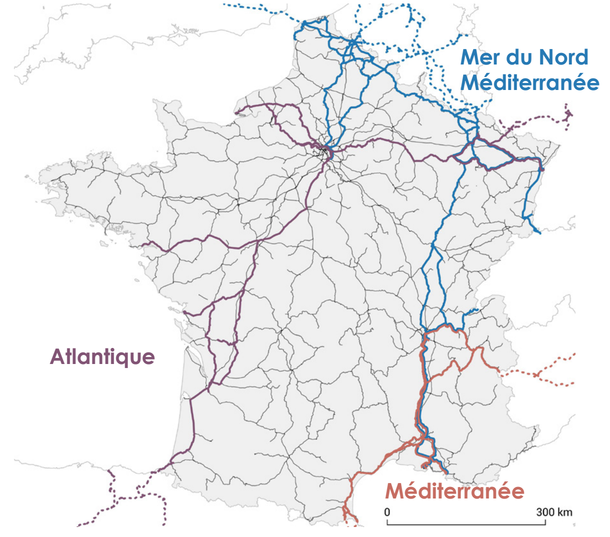
Etude thématique

Les corridors européens de fret

Trois corridors européens de fret traversent la France. Ils visent à faciliter le transport ferroviaire international de marchandises sur une infrastructure identifiée et grâce à un service unique de commande des sillons :

- Ces corridors constituent une infrastructure de **6 500 km de lignes**, soit 24 % du RFN, constituée d'axes parmi les plus circulés du réseau (61 % des voies appartiennent aux catégories 2 à 4).
- Le transport de marchandises représente **30 % des trains.km sur l'infrastructure des corridors** (contre 15 % sur l'ensemble du RFN).
- **75 % des trains.km de fret** sont réalisés sur ces corridors.
- Le service de commande de sillons via le guichet unique* est peu utilisé au regard du nombre de circulations internationales empruntant l'un des trois corridors : **5 % des trains.km en 2020**, pour un potentiel estimé de 21 %**.

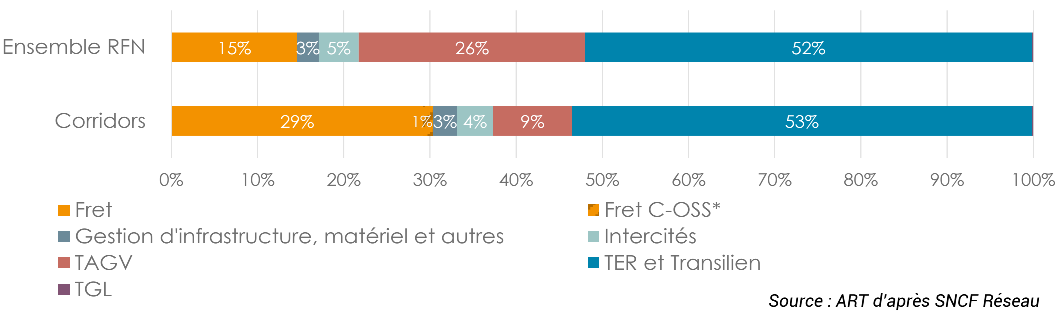
Figure 15 – Corridors européens de fret traversant la France



Source : ART d'après European Commission TEN-T



Figure 13 – Répartition des trains.km par activité (moyenne 2017- 2020)



Source : ART d'après SNCF Réseau

* Guichet unique (le Corridor One stop shop, ou C-OSS) permettant aux entreprises ferroviaires et candidats autorisés de ne faire qu'une seule demande de sillons alors même que leur convoi traverse plusieurs pays.
** Trains ayant pour origine et/ou destination sur la partie française de son parcours un point frontière du corridor et parcourant au moins 25 km sur l'infrastructure corridor.

Analyses complémentaires disponibles dans le rapport ART
- Tableaux fret par catégorie NST
- Ponctualité des trains de fret

05

ETAT DES LIEUX DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS



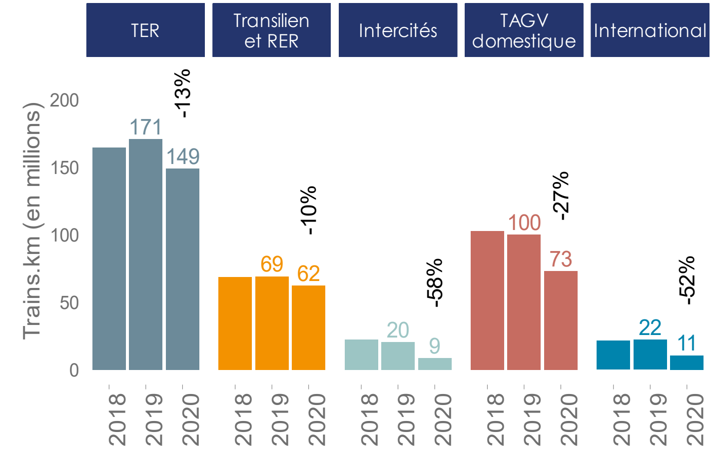
	Niveau (2020)	Evolution annuelle (2019-2020)	Evolution nette sur 5 ans (2015-2020)
▪ Offre de transport ferroviaire de voyageurs (trains.km)	304 millions	-21 %	-27 %
▪ Offre de transport ferroviaire de voyageurs (sièges.km)	164 milliards	-21 %	-25 %
▪ Capacité d'emport des trains (sièges par circulation)	539	- 1 %	+ 3 %
▪ Fréquentation (voyageurs.km)	56 milliards	-41 %	-39 %
▪ Taux d'occupation du transport ferroviaire	34 %	-12 points %	- 8 points %
▪ Part des activités non-conventionnées	28 % (trains.km) 59 % (pass-.km) 58 % (taux d'occ-.)	- 4 points % 0 point % -11 points %	- 5 points % + 1 point % + 8 points %

L'offre ferroviaire a diminué de 21 % en 2020 avec un impact différencié entre services

L'offre ferroviaire pour les services de transport de voyageurs s'établit à 304 millions de trains.km parcourus en 2020, **en baisse de 21 % par rapport à 2019.** La baisse est plus forte pour les services commerciaux domestiques (-27 %) et internationaux (-52 %) ; elle est plus limitée pour les services conventionnés TER (-13 %) et Transilien et RER (-10 %), en raison des demandes de maintien de service faites par les autorités organisatrices de transports (AOT).

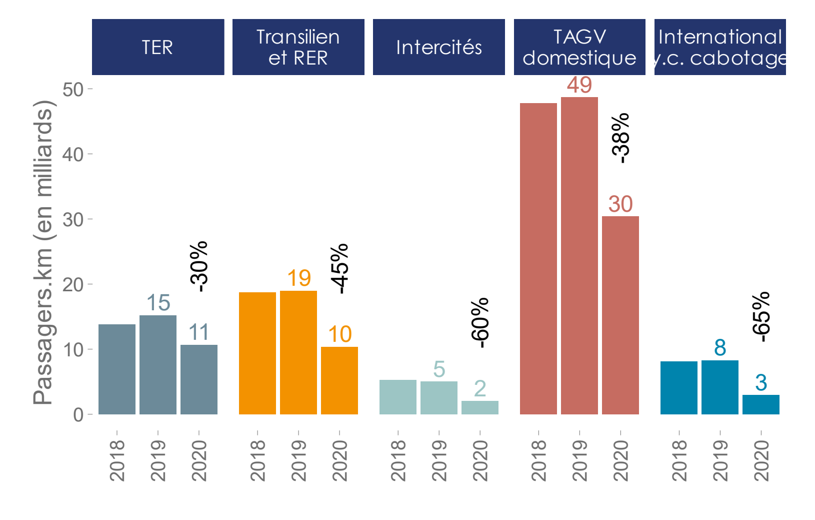
Le transfert des lignes Intercités à la région Normandie marque la fin du transfert de ces services aux régions et affecte grandement l'offre Intercités en 2020 (-58 %). A périmètres constants, **l'offre en trains.km des services TER a ainsi chuté de 17 % et celle des services Intercités de 33 %.**

Figure 16 – Evolution de l'offre ferroviaire de voyageurs (en trains.km)



Source : ART d'après entreprises ferroviaires et RATP

Figure 17 – Evolution de la fréquentation ferroviaire de voyageurs (en passagers.km)



Source : ART d'après entreprises ferroviaires et RATP

La fréquentation ferroviaire chute plus fortement que l'offre ferroviaire

La fréquentation ferroviaire **s'élève à 56 milliards de passagers.km transportés en 2020. Tous services confondus, la fréquentation a chuté de 41 %.** Cette baisse est particulièrement marquée pour les services internationaux (-65 % de passagers.km) et pour les services Intercités (-60 %) du fait du transfert des lignes Intercités Normandie.

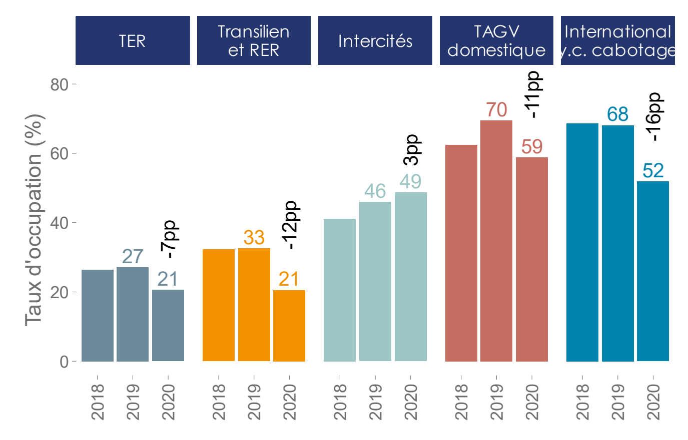
La distance moyenne parcourue sur le RFN par les passagers des services commerciaux domestiques est en hausse en 2020 et atteint 458 km contre 442 km en 2019. Les passagers qui ont continué à voyager durant les confinements ou entre ces derniers, semblent plutôt ceux effectuant des liaisons plus longues.

Le taux d'occupation des services ferroviaires s'établit à 35 % en 2020, en baisse de 11 points sur l'année

2020 marque la fin de 5 ans de croissance ininterrompue du taux d'occupation des services ferroviaires, expliquée par l'impact nettement plus marqué de la crise sanitaire sur la fréquentation que sur l'offre. **Comme pour la fréquentation, les services commerciaux internationaux apparaissent les plus affectés, avec une chute de 16 points.**

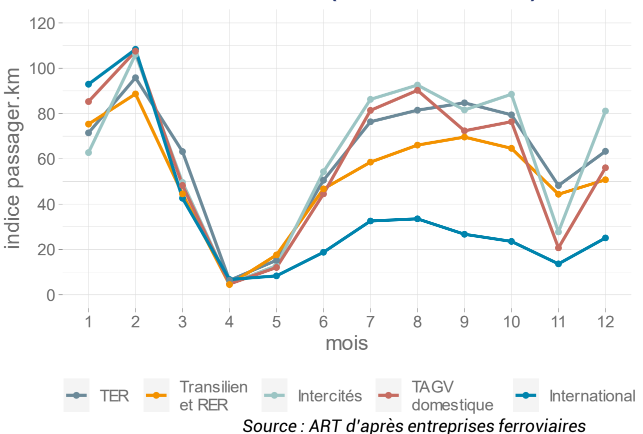
Il est toutefois possible de relever que cette baisse a vraisemblablement été plus limitée en France que dans les pays européens voisins, qui ont, pour la plupart, connu des baisses similaires de fréquentation, en dépit d'un maintien plus conséquent de l'offre ferroviaire (notamment conventionnée) – voir les premiers chiffres du Bilan ferroviaire 2020 publiés par l'ART.

Figure 18 – Evolution du taux d'occupation moyen des services voyageurs



Source : ART d'après entreprises ferroviaires

Figure 19 – Evolution mensuelle de la fréquentation des services ferroviaires (en base 100 en 2019)



Source : ART d'après entreprises ferroviaires

Les activités domestique TAGV et TER ont repris plus rapidement que les autres services en 2020

La fréquentation des services ferroviaires a été affectée en 2020 par les mouvements sociaux du mois de janvier et par les deux périodes de restriction de déplacements au printemps et à l'automne. **Alors qu'une reprise d'activité a pu être constatée pour les services domestiques TER et TAGV dès juillet, l'activité internationale est restée à un niveau très bas** de mars 2020 jusqu'à la fin de l'année (le mois de décembre est par ailleurs également affecté par l'effet de base des mouvements sociaux de décembre 2019).

Les services commerciaux domestiques connaissent des évolutions contrastées

Les axes commerciaux domestiques les plus affectés, en termes de fréquentation, par la crise sanitaire ont été les axes Est (-49 %) et Nord (-44 %). Les axes Atlantique et Sud-Est apparaissent moins affectés.

La part des services Ouigo continue de progresser. En 2020, les voyageurs des services Ouigo représentaient 21 % des passagers des services commerciaux domestiques (+5 pp par rapport à 2019) et 25 % des passagers.km. Les services Ouigo ont connu une moindre baisse en 2020, de 19 % contre 42 % pour la fréquentation des services inOui. Cela marque une continuité dans la stratégie commerciale de l'opérateur historique malgré la crise sanitaire.

Figure 20 – Evolution de la fréquentation par axe des services commerciaux domestiques (en passagers.km)

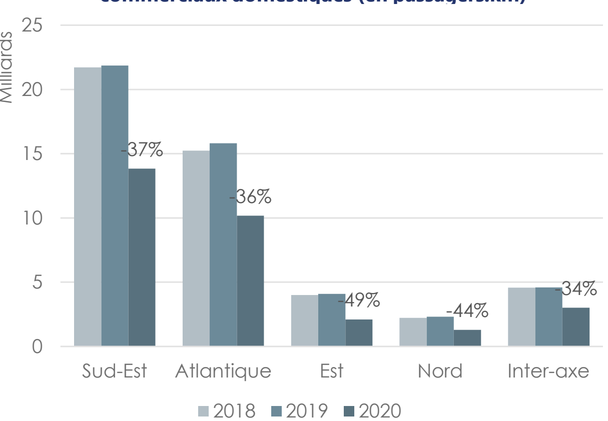
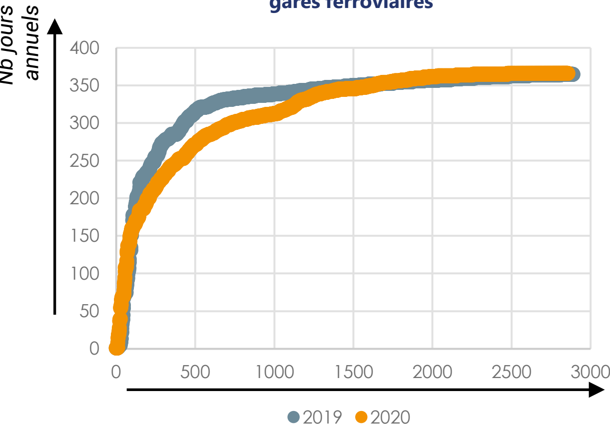


Figure 21 – Nombre de jours d'utilisation des gares ferroviaires



Classement des gares suivant leur fréquence d'utilisation annuelle

14 % des gares ont été desservies moins de 250 jours en 2020

Si environ 2/3 des gares sont desservies quotidiennement, 14 % des gares sont desservies moins de 250 jours par an en 2020, contre 8 % en 2019. **Ainsi, 470 gares de catégorie C et 25 gares de catégorie B ont totalement cessé d'être desservies durant le confinement du printemps 2020**. Moins de 1 200 gares étaient desservies durant les jours les plus affectés de la période, contre plus de 2 600 habituellement. Le nombre de gares desservies durant le reste de l'année est resté relativement stable, malgré la baisse du trafic ferroviaire de voyageurs.

ETAT DES LIEUX DU TRANSPORT DE VOYAGEURS

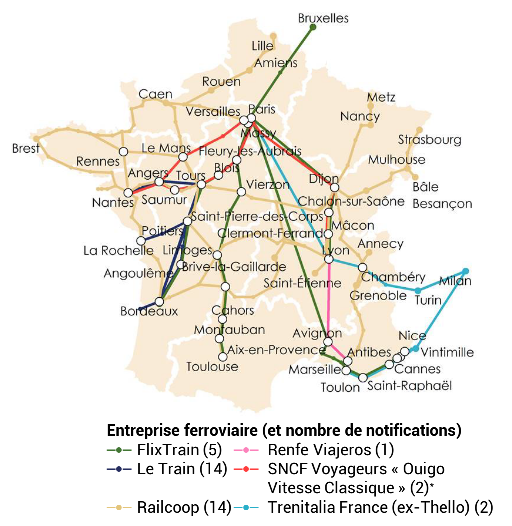
Etat des lieux de l'ouverture à la concurrence

38 notifications d'intentions d'exploitations reçues par l'ART pour de nouveaux services ferroviaires librement organisés

Dans le cadre de l'ouverture à l'exploitation (effective depuis le 13 décembre 2020) de services ferroviaires librement organisés, ces 38 notifications témoignent de l'intérêt, en dépit de la crise sanitaire, de **5 opérateurs alternatifs** pour le marché français : **Flixtrain, Le Train**, **Railcoop**, **Trenitalia France** (ex-Thello) et **Renfe Viajeros. SNCF Voyageurs** a également notifié à l'ART son intention d'exploiter deux nouveaux services librement organisés sur ligne classique (Paris-Lyon et Paris-Nantes) opérés via une nouvelle marque **Ouigo Vitesse Classique**. **Midnight Trains** a également indiqué, courant 2021, vouloir développer, d'ici 2024, des services de trains de nuit dans le cadre d'un modèle adapté aux attentes actuelles des voyageurs susceptibles d'utiliser de tels services.

Si l'arrêt officiel, le 1er juillet 2021, des services internationaux sur ligne classique de trains de jour (Paris-Nice-Milan) et de nuit (Paris-Venise), exploités par Thello depuis 2010, pourrait tempérer ce tableau d'ensemble, la maison mère de Thello**, l'opérateur historique italien Trenitalia, a lancé, le 18 décembre 2021, une offre de services à grande vitesse entre Paris et Milan, via Lyon.**

Figure 22 – Notifications de nouvelles lignes ferroviaires librement organisées



** La notification Paris-Nantes de SNCF Voyageurs inclut cependant deux variantes de desserte, via Saint-Pierre-des-Corps ou via Le Mans*

Ouverture à la concurrence des services ferroviaires conventionnés

Au premier semestre 2021, cinq régions se sont lancées dans l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires conventionnés, au cours de la période transitoire qui permet, depuis la fin de l'année 2019 (et avant l'échéance du 23 décembre 2023 où une mise en concurrence sera nécessaire à l'issue des conventions en cours), un recours à une attribution directe de contrats ou à une attribution au terme d'une mise en concurrence d'opérateurs candidats :

- la région **Sud-PACA a lancé, en 2020, une procédure d'attribution après mise en concurrence d'opérateurs pour l'ouverture de deux lots, ayant conduit, le 28 octobre 2021, à l'attribution d'un lot à l'entreprise ferroviaire historique SNCF Voyageurs** (lignes « Azur » : Les Arcs/Draguignan–Vintimille, Nice–Tende et Cannes–Grasse) **et d'un second lot à la société Transdev** (lignes « Métropoles », Marseille–Toulon–Nice). Les débuts d'exploitation de ces 2 lots sont prévus respectivement pour décembre 2024 et juillet 2025 ;
- quatre autres régions (**Hauts-de-France, Grand-Est, Pays de la Loire et Île-de-France)** préparent le lancement de processus d'appels d'offres via la diffusion, dès 2020 ou depuis 2021, d'avis de concessions et de pré-information sur un ou plusieurs lots.

L'intégration des acteurs qui ont déclaré leur intérêt pour l'exploitation de services ferroviaires conventionnés fait croître d'au moins cinq entreprises ferroviaires alternatives le nombre de nouveaux entrants potentiels (**Arriva**, **Régionéo** [co-entreprise formée par RATP Dev/Getlink], **RENFE Viajeros, Trenitalia France et Transdev**), portant à au moins neuf le nombre d'acteurs ayant annoncé leur intérêt pour le marché français.

Les régions **Auvergne-Rhône-Alpes**, **Normandie**, **Bourgogne-Franche-Comté**, **Bretagne**, **Centre Val-de-Loire**, **Nouvelle-Aquitaine** et **Occitanie** n'ont pas encore précisé de calendrier d'ouverture à la concurrence au cours de la période transitoire ou à l'issue de celle-ci. Les conventions régionales actuelles prendront fin à des dates variables allant de 2021 pour la région Centre-Val de Loire à 2029 pour la région Normandie. Six régions ont par ailleurs connu un élargissement de leur offre ferroviaire à partir de 2017 en devenant autorités organisatrices de 17 lignes de trains d'équilibre du territoire (TET) dans le cadre d'accords de transfert avec l'État. Ce transfert s'est accompagné d'une participation de l'État aux coûts d'exploitation et au financement du renouvellement du matériel roulant.

Etude thématique

Fréquentation des services TER en tractions thermiques ou électriques en 2019

En 2019, la part des circulations opérées avec une traction thermique représente 29 % des trains.km de l'activité TER (dont 11% effectués sur voie non-électrifiée via un matériel bi-mode), contre 71 % avec une traction électrique (dont 14 % via l'utilisation d'un engin bi-mode sur voie électrifiée). L'activité TER représente la quasi-totalité des trains.km thermiques de voyageurs (93 %). L'utilisation, pour 25 % de l'activité TER, d'un matériel bi-mode permet une flexibilité du mode de traction pour la desserte fine du territoire sur un réseau national partiellement électrifié (57 %). La carte de la figure 34 montre par ailleurs que ces circulations thermiques sont réalisées sont les parties les moins fréquentées des lignes TER.

En conséquence, la part de la fréquentation TER (en voyageurs.km) opérée avec une traction thermique est estimée à 18 % de la fréquentation totale TER en 2019. Cette plus faible part de voyageurs.km que de trains.km thermiques, péjore surement le bilan des émissions de GES des lignes TER correspondantes.

Figure 23 – Part des circulations thermiques TER en 2019

Nombre de circulations
5 000
25 000
50 000

Part circulation thermique
100 %
75 %
50 %
25 %
0 %

Source : ART d'après SNCF Réseau

Analyses complémentaires disponibles dans le rapport ART

- Analyse par axe TAGV
- Analyse des Intercités de nuit



06

Résultats économiques du transport ferroviaire de voyageurs

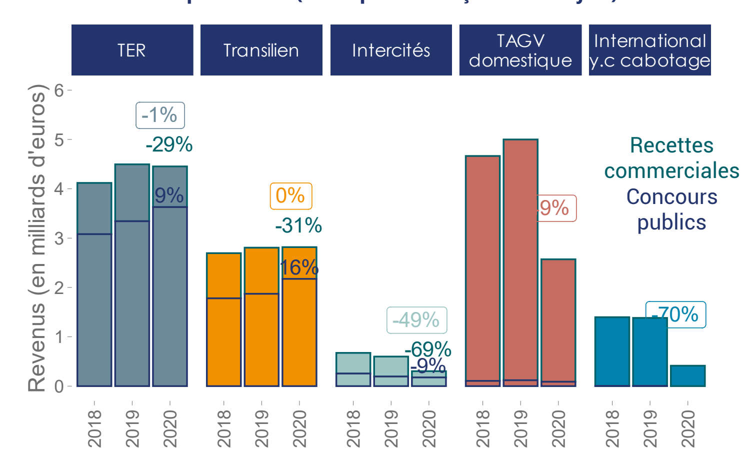
	Niveau (2020)	Evolution annuelle (2019-2020)	Evolution nette sur 5 ans (2015-2020)
▪ Revenus totaux de l'activité ferroviaire voyageurs	10,6 Mds d'euros	-26 %	-22 %
dont recettes directes des entreprises ferroviaires	4,5 Mds d'euros	-49 %	-47 %
dont concours publics perçus	6,1 Mds d'euros	+10 %	+20 %
▪ Revenu moyen par passager.km	20 centimes d'euro	+25 %	+27 %
▪ Recette commerciale par passager.km	8 centimes d'euro	-13 %	-14 %
▪ Recette commerciale par train.km	15,3 euros	-35 %	-27 %

Les revenus des services commerciaux domestiques et internationaux sont en forte baisse, en raison d'un niveau de recette moyenne plus faible

Les recettes commerciales de l'activité ferroviaire voyageurs se sont dégradées fortement pour les activités TAGV et internationales, avec une ampleur supérieure aux évolutions respectives de fréquentation de ces services (-38 % et -65 % de voyageurs.km).

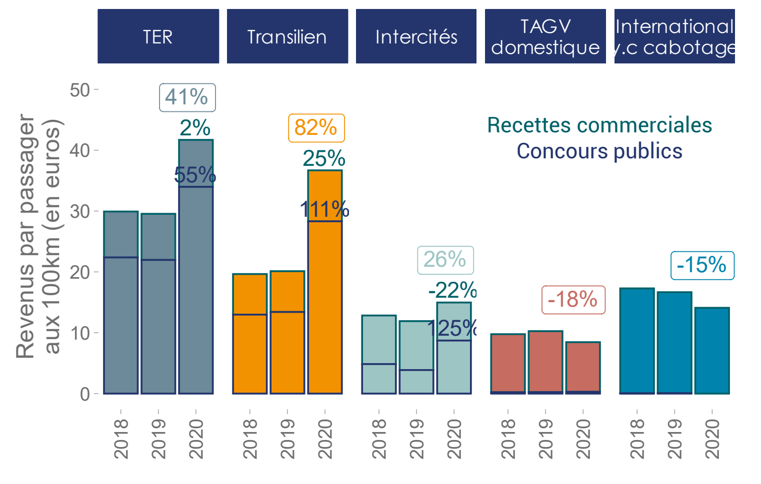
Les niveaux de recette moyenne par passager.km des activités commerciales ont ainsi diminué de 18 % pour les services TAGV domestiques et de 15 % pour les services internationaux.

Figure 24 – Revenus de l'activité ferroviaire voyageurs en France par service (sur la partie française des trajets)



Source : ART d'après entreprises ferroviaires

Figure 25 – Revenus par passager.km de l'activité ferroviaire voyageurs en France par service (sur la partie française des trajets)



Source : ART d'après entreprises ferroviaires

Les revenus des services conventionnés TER et Transilien sont quasiment stables, tirés par des concours publics en forte hausse

Les activités TER et Transilien ont bénéficié d'une forte hausse des concours publics (de 9 % pour l'activité TER et de 16 % pour l'activité Transilien), induisant un maintien relatif des revenus globaux pour les deux activités. Sans tenir compte de la région Normandie (qui a intégré des lignes des services Intercités), la baisse des revenus globaux TER n'est que de 5 % quand l'offre en trains.km a chuté de 16 %.

Au sein de ces revenus globaux, les recettes commerciales (de billetterie et abonnements) issues du trafic des services conventionnés ont subi une baisse de 29 à 31 %, moins forte que pour les services commerciaux. Cette baisse correspond à l'évolution de la fréquentation des services TER. Pour Transilien, le niveau de recette moyen par passager.km a augmenté de 25 % en 2020, peut-être en raison de l'effet inertiel des abonnements (qui ont cependant bénéficié d'un remboursement sur demande au cours de la première période de confinement).

RÉSULTATS ÉCONOMIQUES DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

Etude thématique

Analyse des classes de voyageurs et classes tarifaires

Les billets plein tarifs représentent plus de la moitié de la fréquentation des services commerciaux et Intercités, et les abonnés plus de 40 % de la fréquentation TER

En 2020, les voyageurs avec un billet plein tarif représentaient plus de la moitié du trafic des services longue distance Voyages SNCF (TAGV et services internationaux contractualisés avec SNCF Voyageurs) et Intercités, et moins de 20 % des services TER.

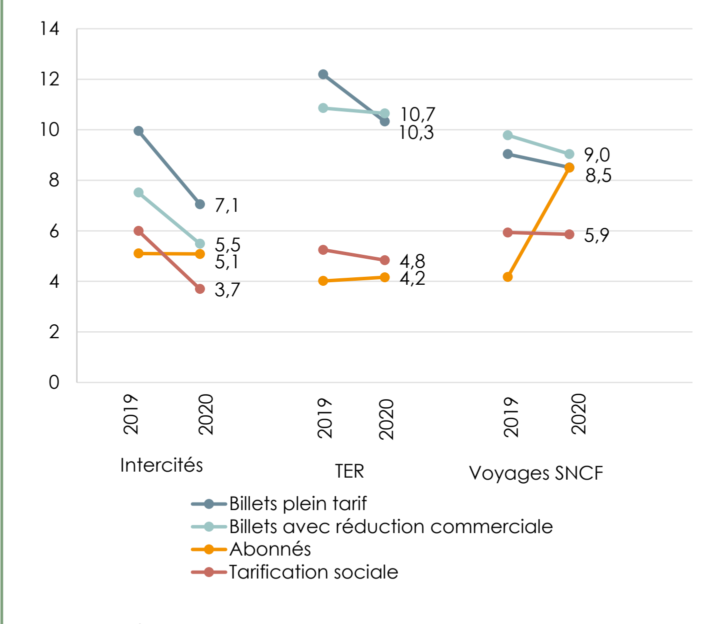
Sans doute en raison de la crise sanitaire, la part de la fréquentation abonnée a diminué de quatre points entre 2019 et 2020 pour les services commerciaux.

On dénombre en 2020, en complément, 332 000 ayants droit SNCF actifs (incluant leurs conjoints, parents et enfants), disposant de facilités de circulation. Leur fréquentation sur les services commerciaux domestiques s'élevait à 1,1 milliard de passagers.km soit 3,5 % du trafic (4,6 % pour les seuls TGV inOui).

Figure 26 – Répartition de la fréquentation par catégorie tarifaire (en passagers.km* - hors ayants droit)

		Billets plein tarif	Billets avec réduction commerciale	Abonnés	Tarification sociale
Voyages SNCF	2020	56%	38%	2%	4%
Voyages SNCF	2019	42%	48%	6%	4%
TER	2020	18%	34%	43%	5%
TER	2019	12%	38%	46%	4%
Intercités	2020	54%	40%	1%	5%
Intercités	2019	32%	58%	6%	4%

Figure 27 – Recettes commerciales moyennes par passager aux 100 km* (en euros)



*distance tarifaire SNCF Voyageurs

Les recettes commerciales par passager sont en baisse pour la plupart des classes tarifaires, à l'exception des tarifs abonnés

L'analyse des niveaux de recettes commerciales par passager.km entre les différentes catégories tarifaires (billets, abonnés et billets à tarification sociale) montre un écart global assez faible en moyenne entre les revenus issus de billets avec ou sans réduction commerciale. On constate aussi une baisse globale des recettes commerciales hors abonnements, expliquant ainsi l'impact plus important pour les services longue distance qui disposent de peu d'abonnés. On peut aussi constater le maintien (voire la hausse) des recettes kilométriques des abonnements, traduisant l'adaptation faible de cette tarification à l'évolution de l'offre, et, dans le cas des services de Voyages SNCF, une utilisation moindre de ces abonnements que l'évolution tarifaire consentie par l'opérateur.

Pour l'activité de Voyages SNCF, le niveau de revenu apparaît au global supérieur pour les billets bénéficiant d'une réduction commerciale (ce qui s'explique notamment par le poids de la fréquentation Ouigo au sein de l'activité de Voyages SNCF). En effet, les offres commerciales sont moins nombreuses pour les services Ouigo (du fait d'un prix moyen déjà peu élevé) que pour les services inOui.

Analyses complémentaires disponibles dans le rapport ART

- Analyse par axe TAGV
- Canaux de distribution

07



QUALITÉ DE SERVICE DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

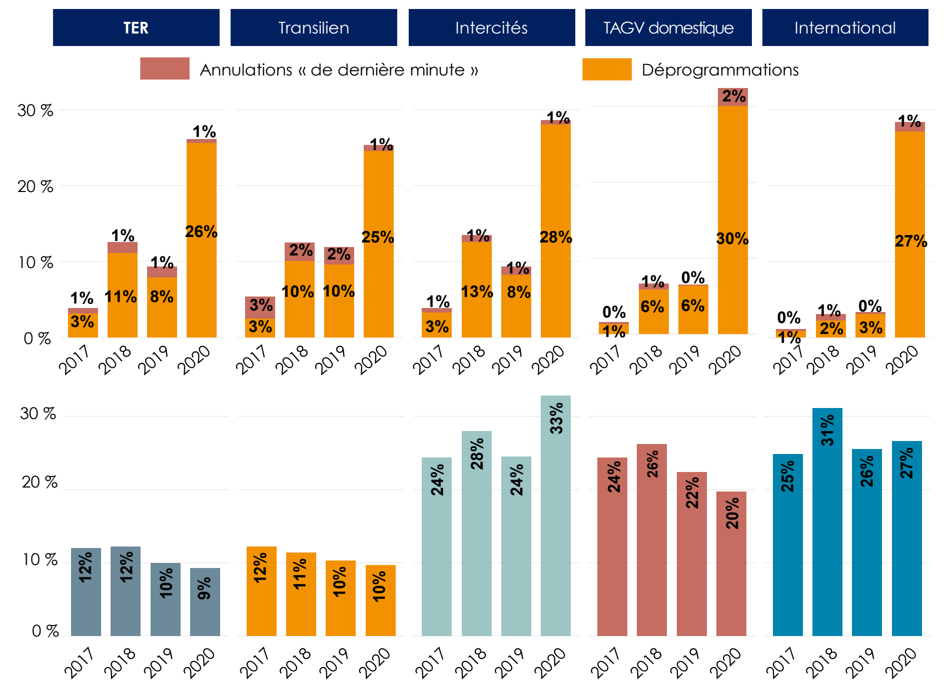
	Niveau (2020)	Evolution annuelle (2019-2020)	Evolution nette sur 4 ans (2017-2020)
▪ Taux de déprogrammations de trains avant J-1 16h	25,5 %	+ 17,1 points %	+ 22,7 points %
▪ Taux d'annulations « de dernière minute » après J-1 16h	0,7 %	- 0,9 point %	- 0,7 point %
▪ Taux de réalisation effectif de l'offre programmé	73,8 %	- 16,1 points %	- 21,9 points %
▪ Taux de retard des trains au seuil de 5 minutes 0 seconde	10,1 %	- 1,0 point %	- 3,0 points %
▪ Régularité et ponctualité des circulations non-conventionnées	68,2 % circ. effect. 20,8 % circ. <5mn	- 26,0 points % - 2,2 points %	- 30,3 points % - 4,3 points %

Alors que l'offre ferroviaire est réduite de plus de 25 %, le taux de fiabilité et de ponctualité des circulations effectives est en hausse sur l'année 2020

En 2020, le taux de réalisation (taux de trains ayant réellement circulé par rapport aux trains programmés) des circulations voyageurs est en forte baisse en raison essentiellement de la crise sanitaire, et ce d'autant plus fortement pour les activités de longue distance qui ont été les plus à l'arrêt.

On peut en revanche noter un taux d'annulations de dernière minute et un taux de ponctualité (au terminus au seuil de 5min00s) en amélioration pour la plupart des services hormis Intercités, ce qui peut témoigner d'une gestion de circulations moins contrainte sur cette période.

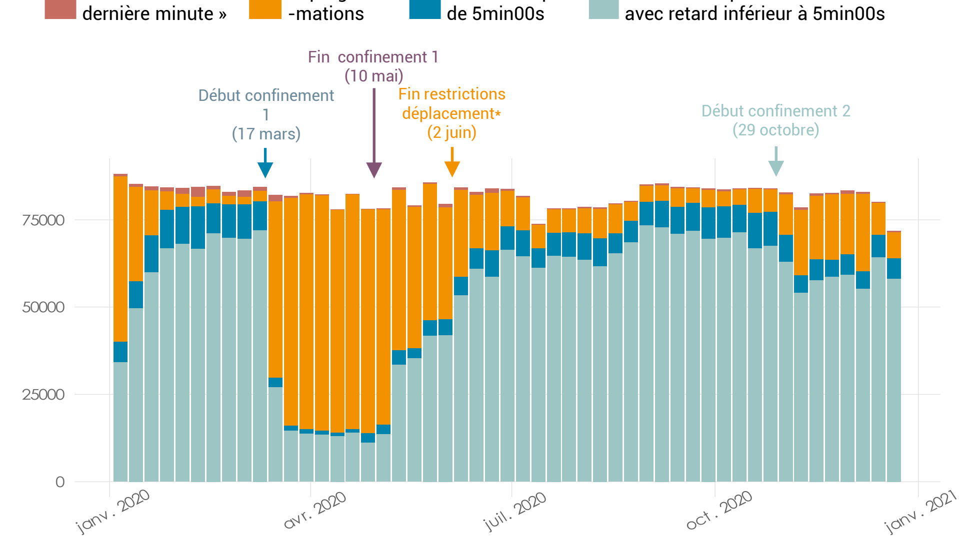
Figure 28 – Taux d'annulation de dernière minute et de déprogrammations (graphique haut), et taux de retard au terminus des trains au seuil de 5min00s (graphique bas)



Source : ART d'après SNCF Réseau et les entreprises ferroviaires

Note méthodologique : le seuil de retard considéré est celui de 5 minutes et 0 seconde. Périmètre TER et Transilien hors services de tram-train.

Figure 29 – Evolution hebdomadaire du taux de réalisation de l'offre programmée en 2020



Source : ART d'après SNCF Réseau et entreprises ferroviaires

Outre l'impact des mouvements sociaux de début d'année, la Figure 29 témoigne de l'impact successif des mesures sanitaires adoptées en réponse à la crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19. Le premier confinement a provoqué la déprogrammation de 54 % des circulations au deuxième trimestre 2020. La fin du premier confinement marque une reprise qui se stabilise avec la levée des restrictions en matière de déplacements. Le deuxième confinement a, quant à lui, eu un impact plus modéré sur l'offre ferroviaire.

QUALITÉ DE SERVICE
DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

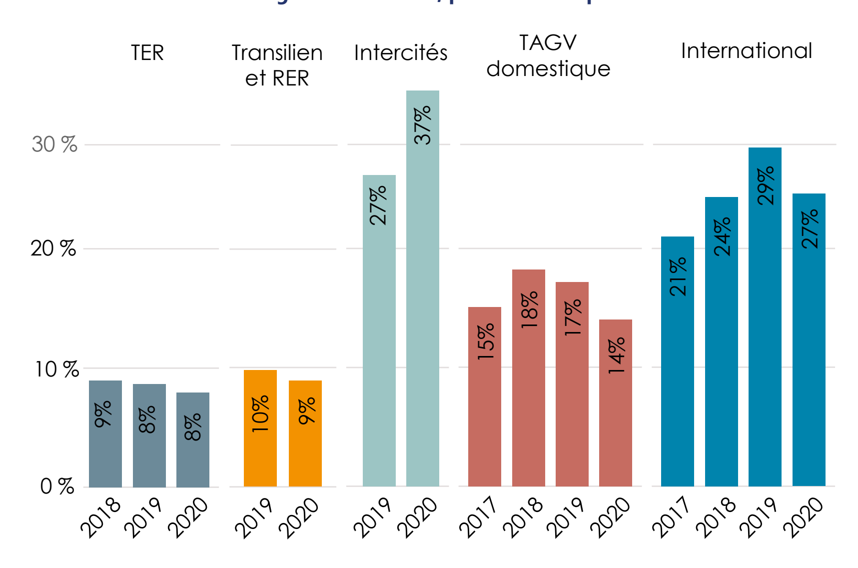
	Niveau (2020)	Evolution annuelle (2019-2020)	Evolution nette sur 4 ans (2017-2020)
▪ Taux de passagers impactés par des retards à leur descente du train au seuil de 5 minutes 0 seconde	9,3 %	-1,2 point %	-
▪ Taux d'indemnisation des passagers des TAGV domestiques et internationaux en retard de plus de 30 minutes	40 %	+8 points %	-

Entre 63 % et 92 % des passagers sont à l'heure selon l'activité

En 2020, **le taux de ponctualité des passagers s'améliore pour l'ensemble des activités à l'exception des services Intercités.** Cet effet est à mettre en relation avec l'amélioration globale du taux de ponctualité des trains au terminus.

Au global, le taux de retard estimé des passagers au seuil de 5 minutes 0 seconde s'établit, pour 2020, à 9,3 %, avec une amélioration similaire à celle du retard moyen observé au terminus des trains. En 2020, les transports à longue distance (TAGV domestiques et trains internationaux) ont vu une baisse du taux de retard de leurs passagers, et ce quel que soit l'axe TGV considéré. Au total, 96 millions de voyages ont subi un retard de plus de 5 minutes (toutes activités confondues), cumulant plus de 13 millions d'heures de retard.

Figure 30 – Taux de retard des passagers au seuil de 5 minutes à leur gare de descente, par activité et par année



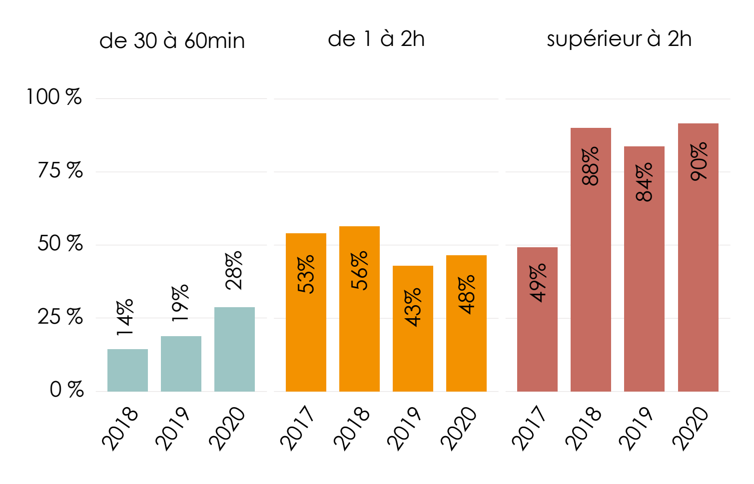
Source : ART d'après les entreprises ferroviaires et RATP
Périmètre : TER y.c. tram-trains, TAGV y.c. Ouigo

Près de 40 % des passagers des TAGV domestiques et de trains internationaux en retard de plus de 30 minutes sont indemnisés

Parmi les services librement organisés (TAGV domestiques hors Ouigo et trains internationaux), **80 % des passagers en retard le sont de moins de 30 minutes, 14 % de 30 à 60 minutes, 5 % de 1 à 2 h et 1,5 % de plus de 2 h.** Seuls les retards de plus de 30 minutes ouvrent droit à une indemnisation. **Ainsi, seuls 20 % des passagers en retard peuvent faire une demande de remboursement partiel.**

Parmi les passagers en retard de plus de 30 minutes, seuls 40 % sont indemnisés. Cette part varie fortement en fonction de la durée du retard (des retards plus élevés donnant droit à un remboursement plus conséquent). En trois ans, la part des passagers indemnisés a augmenté sensiblement pour les retards de moins de 60 minutes (+15 pp entre 2018 et 2020)

Figure 31 – Taux d'indemnisation des passagers suivant la durée du retard et par année



Source : ART d'après les entreprises ferroviaires
Périmètre : TAGV domestiques (hors Ouigo) et trains internationaux

Analyses complémentaires disponibles dans le rapport ART
- Analyse détaillée de la ponctualité des passagers par axe TAGV et par seuil de retard
- Analyse des temps de trajets théoriques et observés par O/D
- Analyse comparée des caractéristiques du réseau ferré national et des retards

08

Bilan des services régionaux conventionnés (TER)



	Niveau (2020)	Evolution annuelle (2019-2020)	Evolution nette sur 5 ans (2015-2020)
▪ Circulations quotidiennes	2,6 millions	-13 %	n/d
▪ Capacité d'emport des trains	349 passagers	+ 6 %	-15 %
▪ Taux d'occupation des trains	21 %	- 7 points %	- 5 points %
▪ Taux de passagers abonnés	43 %	- 3 points %	-
▪ Poids des concours publics dans les revenus	82 %	+ 8 points %	+ 8 points %
▪ Taux de réalisation de l'offre programmée	73 %	-17 points %	-22 points %
▪ Taux de retard au terminus des trains au seuil de 5min00s	9 %	- 1 point %	- 3 points %

La fréquentation des services TER baisse de 36 % en moyenne par région

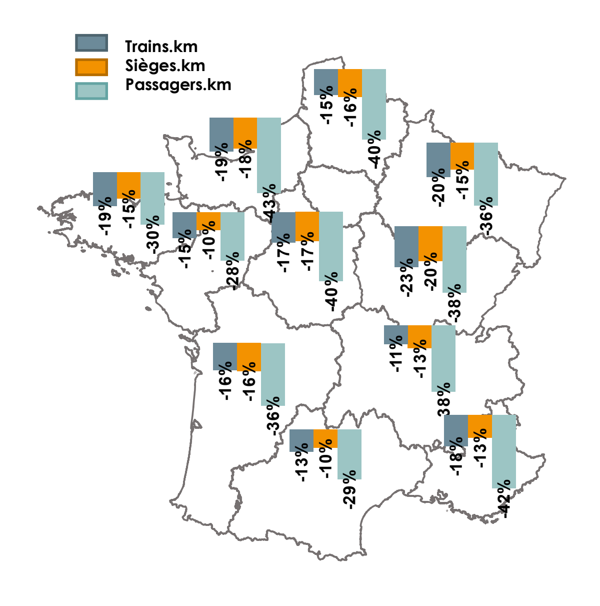
Les offres ferroviaires régionales ont baissé de façon relativement modérée en 2020 (-17 % en moyenne pour les trains.km et -15 % pour les sièges.km). Pour les régions Auvergne-Rhône-Alpes, Occitanie, Hauts-de-France et Pays de la Loire, l'offre en trains.km se situe à plus de 85 % de l'offre de 2019.

Comme pour l'ensemble des services ferroviaires, la fréquentation TER s'est plus fortement dégradée que l'offre. Les régions les moins impactées - Bretagne, Pays de la Loire et Occitanie - enregistrent une baisse de l'ordre 30 % de leur fréquentation, tandis que cette évolution dépasse 40 % pour les régions Normandie et Sud-PACA.

En conséquence, le taux d'occupation des services TER recule pour l'ensemble des régions (excepté en région Normandie où le transfert des lignes Intercités a été achevé en 2020).

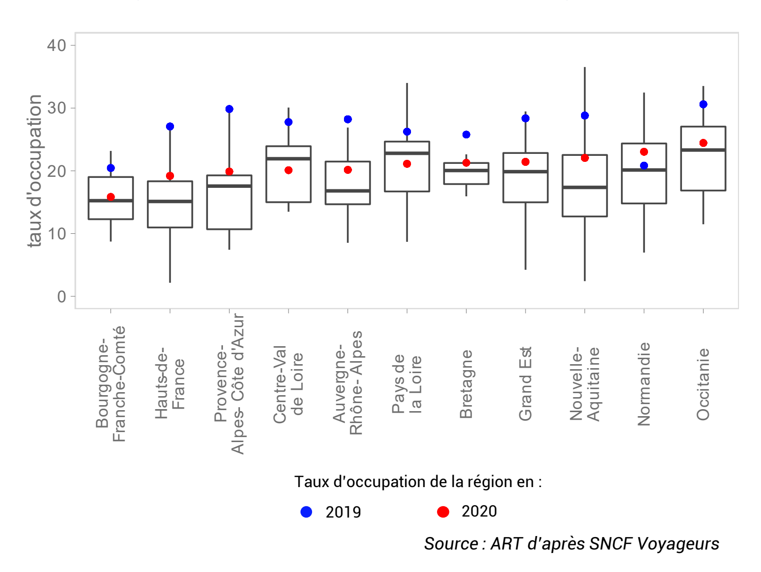
Les niveaux de fréquentation sont très variables au sein des régions et très polarisés sur un nombre faible de lignes ferroviaires orientées vers les grandes métropoles et les zones urbanisées, en dépit d'une offre montrant à la fois (en volume de trains.km) une desserte importante orientée vers les principales métropoles ou sur des axes urbanisés et un souci manifeste de desserte de lignes « capillaires ».

Figure 32 – Evolution de l'offre et fréquentation TER



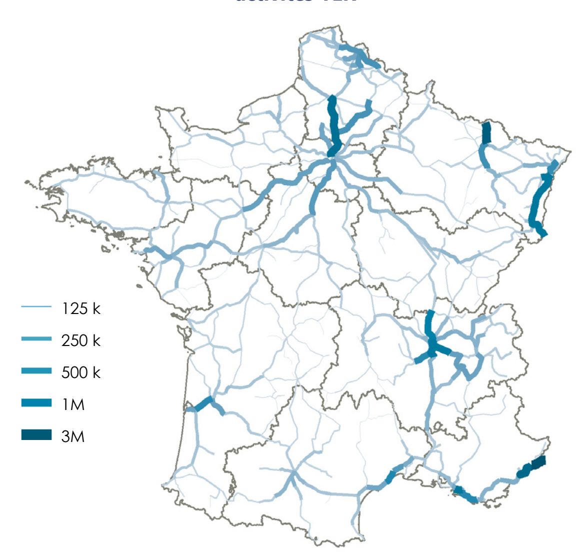
Source : ART d'après SNCF Voyageurs
Les lignes Intercités transférées à la région Normandie en 2020 ont été intégrées en 2019 afin de garder un périmètre constant

Figure 33 – Taux d'occupation 2019/2020 des lignes TER



Source : ART d'après SNCF Voyageurs

Figure 34 – Passagers.km 2019 par kilomètre de ligne des activités TER



Source : ART d'après SNCF Voyageurs

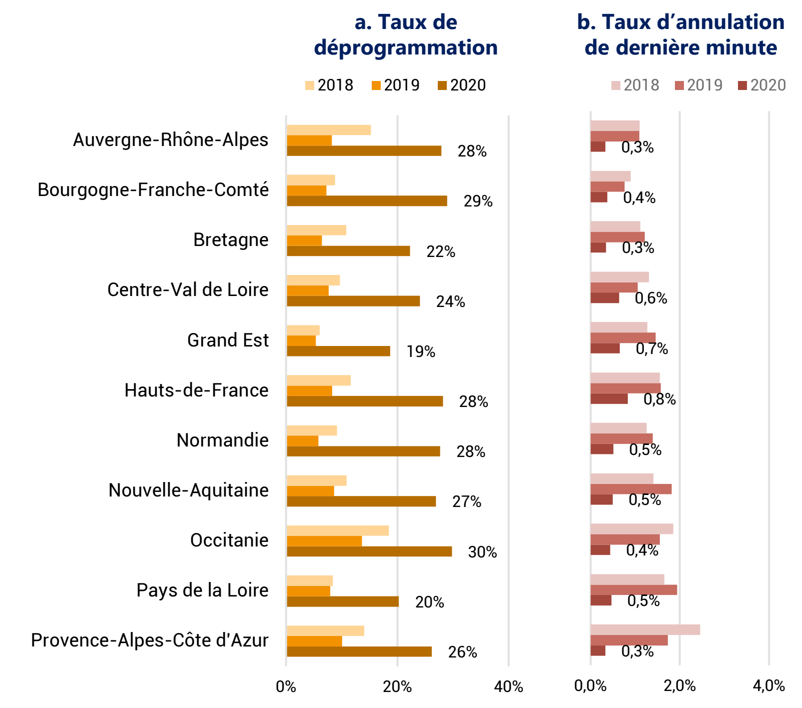
BILAN DES SERVICES RÉGIONAUX CONVENTIONNÉS (TER)

Entre 19 et 30 % des circulations TER ont été déprogrammées par les régions en 2020 du fait de la crise sanitaire

En moyenne, ce sont près de 25 % des circulations TER qui ont été déprogrammées avant J-1 16h (contre 8 % en 2019). De même qu'en 2018 et 2019, ce taux est cependant variable d'une région à une autre : le plus faible taux de réajustements du plan de transport régional est observé dans la région Grand-Est (« seulement » 19 % de déprogrammations), contre près de 30 % en Occitanie.

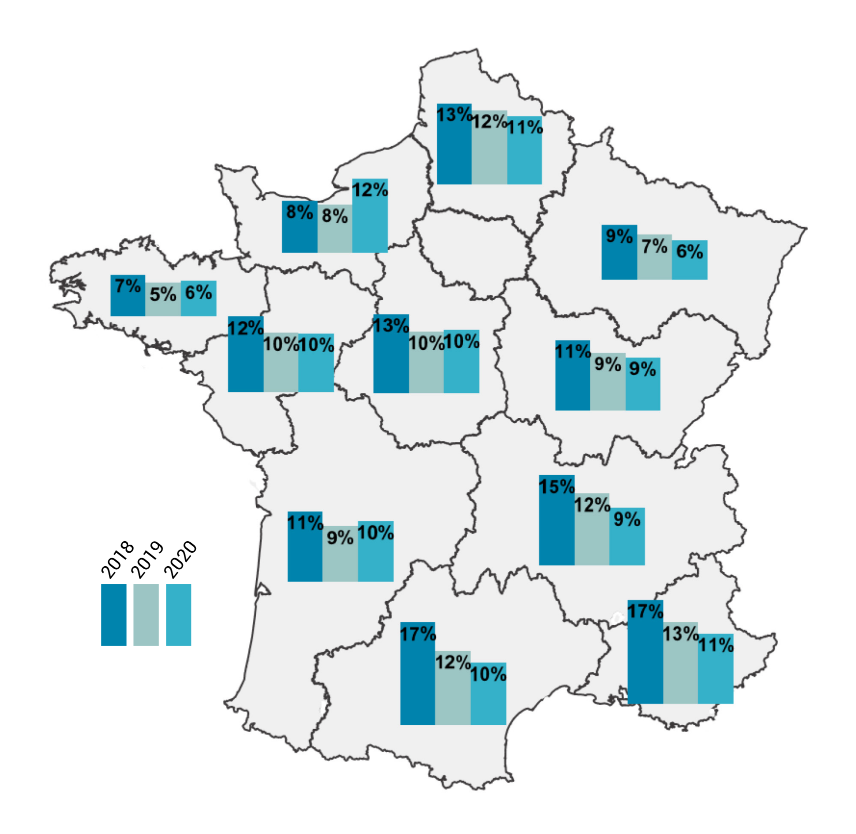
Sur une base de circulations programmées à J-1 fortement réduite, le taux de circulations annulées « en dernière minute » a, lui, fortement diminué : ce taux s'élève ainsi en moyenne à 0,6 % en 2020, en baisse de 1,1 point par rapport à 2019.

Figure 35 – Fiabilité des services ferroviaires régionaux



Source : ART d'après SNCF Réseau
Note méthodologique : le périmètre considéré est celui des services TER hors tram-trains. Considération les annulations totales et non partielles. Le taux d'annulation est calculé sur l'ensemble des circulations initialement programmées.

Figure 36 – Taux de retard des services ferroviaires régionaux par année, depuis 2018



Source : ART d'après SNCF Réseau
Note méthodologique : le périmètre considéré est celui des services TER hors tram-train. Le seuil de retard considéré est celui de 5 minutes et 0 secondes au terminus.

La ponctualité est en progression dans la plupart des régions

Le taux de retard de plus de 5 minutes et 0 seconde au terminus a diminué en 2020 pour pratiquement toutes les régions, hormis en Normandie, Bretagne et Nouvelle Aquitaine. Cette amélioration est donc sans doute à mettre au regard d'un degré d'utilisation plus faible des réseaux ferrés et d'une baisse induite des contraintes et incidents de circulation sur le réseau ferré national.

La dégradation plus importante de la ponctualité en Normandie est à la fois le fait de perturbations liées aux mouvements sociaux de début 2020 et à des travaux divers, mais aussi de la reprise de l'offre Intercités par la région, caractérisée par un taux de régularité inférieur à celui des lignes courtes distances.

L'amélioration de la ponctualité apparaît plus marquée dans les régions Provence-Alpes-Côte d'Azur, Occitanie et Auvergne Rhône-Alpes, caractérisées par une baisse continue du taux de retard des services TER depuis 2018.

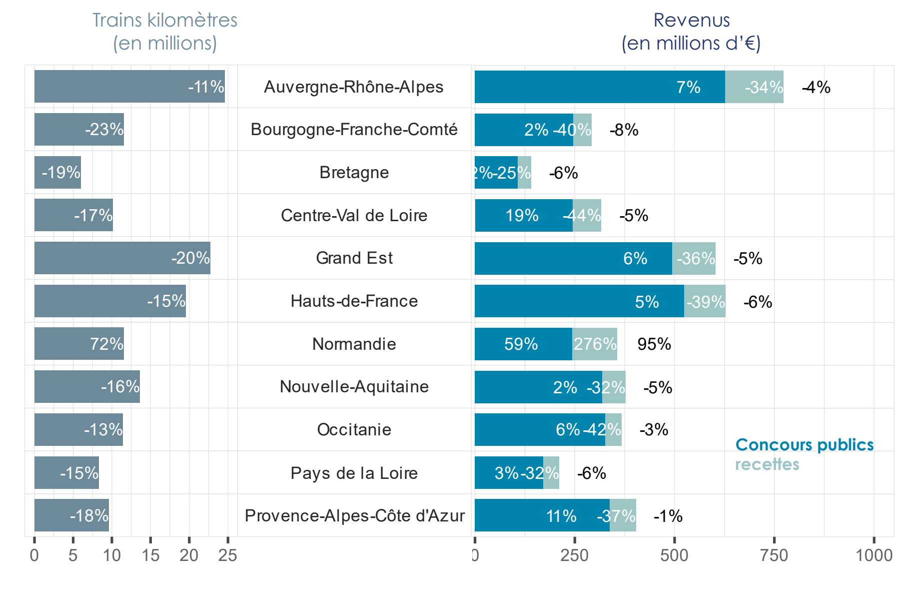
BILAN DES SERVICES RÉGIONAUX CONVENTIONNÉS (TER)

Les revenus de l'activité TER connaissent une baisse limitée pour l'ensemble des Régions du fait d'une augmentation marquée des concours publics

Si les recettes commerciales sont en net recul en 2020, du fait de la baisse de la fréquentation des services TER (de -25 % à -42 % par région), la hausse des concours publics a permis de contenir la chute des revenus de l'activité TER en deçà de 10 % pour l'ensemble des Régions. L'intégration des lignes Intercités normandes dans l'offre régionale induit par ailleurs une forte progression des revenus de l'activité TER de la région Normandie en 2020 (+95 %).

A l'exception de la Région Normandie, les revenus des conventions TER baissent beaucoup moins (de -1 % à -6 %) que l'offre réalisée en trains.km (de -11 % à -23 %) permettant ainsi une atténuation des effets de la crise pour l'opérateur.

Figure 37 – Décomposition 2020 des revenus de l'activité TER



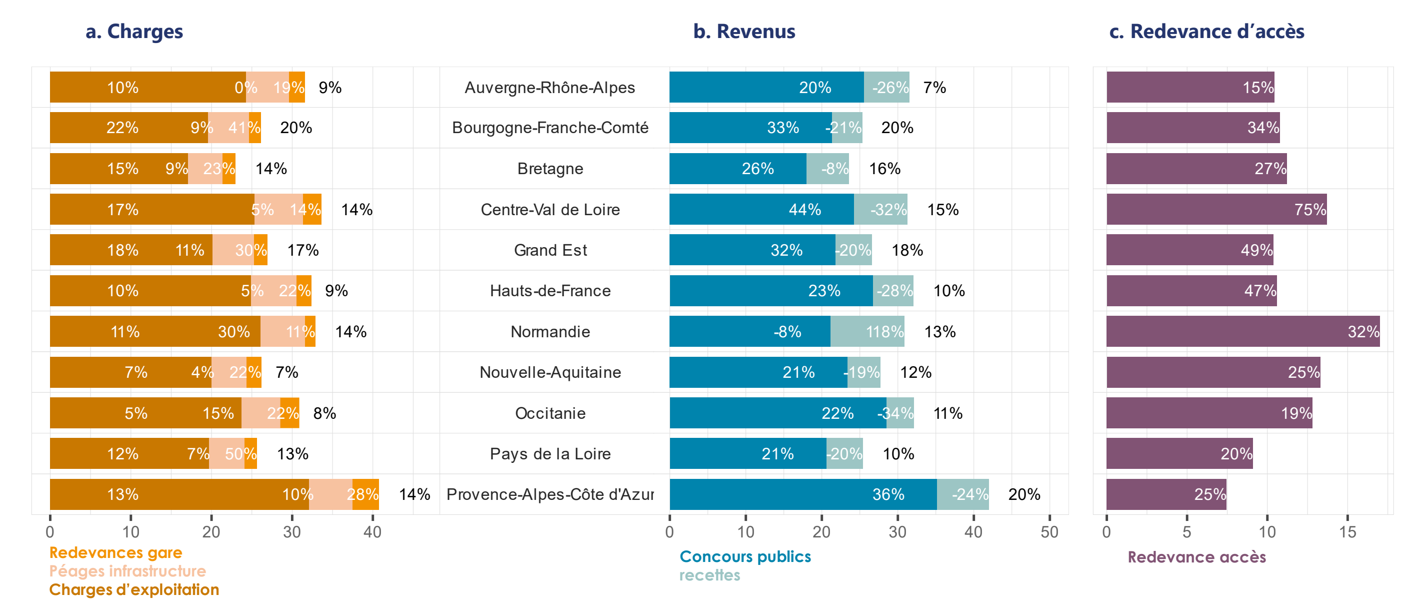
Note de lecture : la région Auvergne-Rhône-Alpes a connu en 2020 un baisse de 11 % de ses trains.km ; en parallèle, les revenues de l'activité TER dans cette région s'élèvent à 770 millions d'euros, en baisse de 4% au global et de 34% pour la composante « recettes commerciales » de cette activité, alors que la composante « concours publics » a augmenté de 7%.

Source : ART d'après SNCF Voyageurs

Malgré la baisse du trafic, le montant des charges d'exploitation des services TER reste stable en 2020

Rapportées par train.km, les charges d'exploitation augmentent de 13 %, soit l'évolution moyenne observée sur les postes de charges d'exploitation hors péages et redevances (« charges d'exploitation », ci-dessous). Le montant global des péages d'infrastructure et redevances en gare recule de seulement 3 % en 2020, ce qui représente ainsi une hausse de 12 % par train.km. Le montant des redevances gare par train.km progresse davantage (+23 %) que les péages d'infrastructure (+8 %) du fait du transfert de la redevance quai en 2020. Le montant des redevances d'accès établi sur le trafic prévisionnel est, quant à lui, en nette progression en 2020 dans l'ensemble des Régions ; il n'est pas affecté par la chute des trains.km du fait de la crise sanitaire, constituant de fait un forfait basé sur l'offre théorique. Dans l'ensemble, les charges au train.km augmentent fortement indiquant la faible sensibilité de ces dernières trains.km réellement effectués.

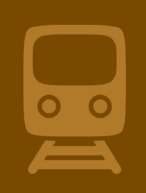
Figure 38 – Décomposition 2020 des revenus et charges de l'activité TER par train.km (en euros - évolutions 2019/2020 en étiquettes)



Source : ART d'après SNCF Voyageurs

Analyses complémentaires disponibles dans le rapport ART
- Distribution de l'offre TER par ligne (cartographie)
- Décomposition des autres coûts de l'activité TER

09



Bilan des services conventionnés d'Île-de-France (Transilien et RER)

	Niveau (2020)	Evolution annuelle (2019-2020)	Evolution nette sur 5 ans (2015-2020)
▪ Circulations quotidiennes (périmètre Transilien)	13 millions	-14 %	- 18 %
▪ Capacité d'emport des trains	773 passagers	- 9 %	- 10 %
▪ Taux d'occupation des trains	21 %	-12 points %	- 9 points %
▪ Poids des concours publics dans les revenus	77 %	+11 points %	+15 points %
▪ Taux de réalisation de l'offre programmée	74 %	-14 points %	- 20 points %
▪ Taux de retard au terminus des trains au seuil de 5min00s	10 %	- 1 point %	- 3 points %

L'offre de transport a été relativement maintenue en 2020 pour la plupart des lignes Transilien et RER

L'offre de transport Transilien et RER a été assez préservée en 2020, en dépit du contexte de restrictions fortes des déplacements en période de crise sanitaire : si le volume de sièges.km opérés a diminué en moyenne de 14 %, la baisse a été moins forte sur les lignes de RER A et B et les 2 plus grosses lignes (en volume d'offre) Transilien J et N desservant l'Ouest de l'Île-de-France. L'évolution la plus forte est observée pour la ligne Transilien U (La Défense – La Verrière), qui a baissé de 26 % en sièges.km.

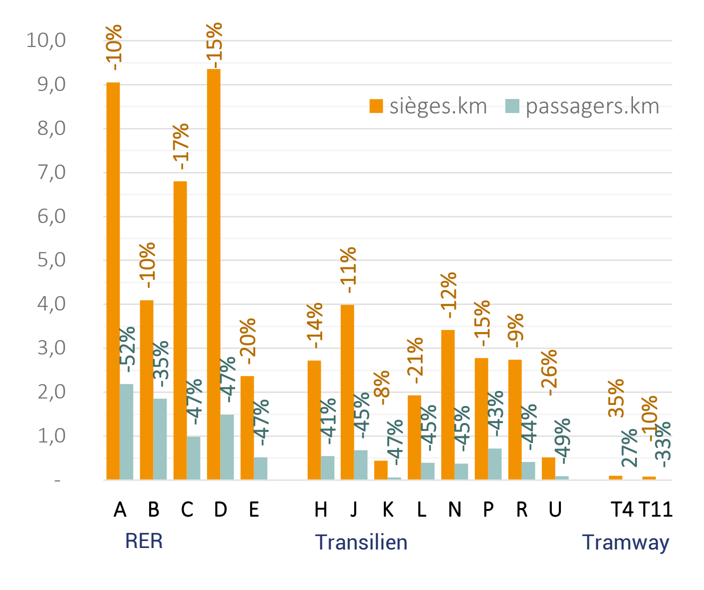
Cependant, la fréquentation est en baisse de plus de 40 % pour la totalité des lignes Transilien et RER

Comme pour l'ensemble des services ferroviaires, l'impact de la crise sanitaire a cependant été très marqué sur la fréquentation qui baisse de 40 % en moyenne sur l'année 2020. En conséquence, le taux d'occupation des services Transilien et RER recule de 12 points et s'établit, pour l'année 2020, à 21 %.

La ligne de RER A a connu la plus forte baisse de fréquentation (-52 %). De fait, son taux d'occupation est le plus impacté et s'établit à 30 % en 2020 (-21 points).

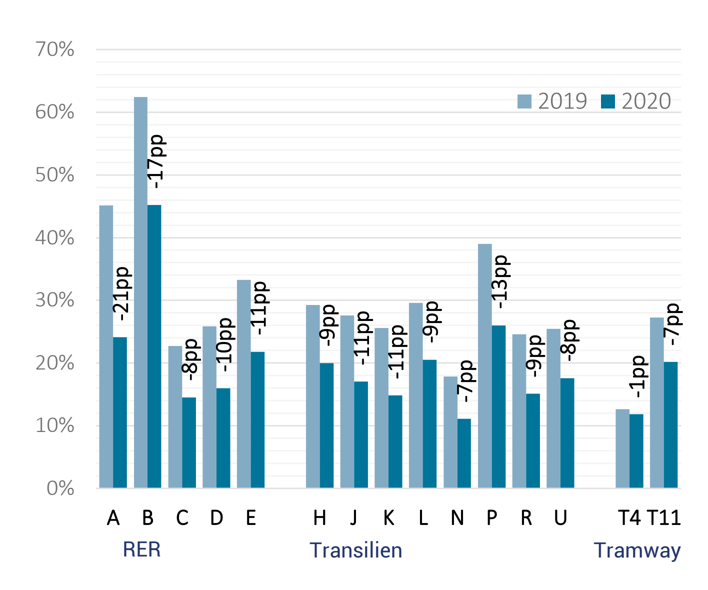
Le taux d'occupation du RER B est lui aussi en net recul, passant de 62 % à 45 %.

Figure 39 – Evolution de l'offre et fréquentation



Source : ART d'après entreprises ferroviaires et RATP

Figure 40 – Taux d'occupation des lignes Transilien et RER



Source : ART d'après entreprises ferroviaires et RATP

BILAN DES SERVICES CONVENTIONNÉS D'ÎLE-DE-FRANCE (TRANSILIEN ET RER)

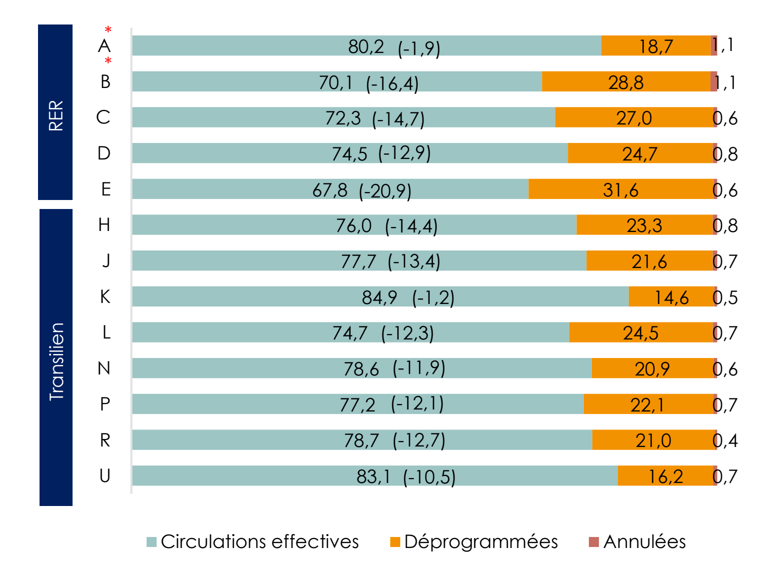
En 2020, le taux de réalisation des services conventionnés d'Île-de-France diminue de 10 points de pourcentage

En 2020, le taux de réalisation (trains ayant effectivement circulé par rapport aux trains programmés) diminue et atteint 78 %, soit 10 points de pourcentage de moins qu'en 2019. Ceci est dû à une hausse importante des déprogrammations, en raison notamment de la crise sanitaire. Au global, 22 % des circulations Transilien et RER ont été déprogrammées avant J-1 16h (contre 12 % en 2019).

Les lignes B, C et E du RER ont un taux de déprogrammation supérieur (27 à 32 % de l'offre programmée) à celui des lignes Transilien (15 % à 24 % de l'offre).

Le taux d'annulation de dernière minute diminue quant à lui (0,6 % en 2020 contre 2,1% en 2019). Les lignes A et B du RER se caractérisent par un taux d'annulation légèrement plus élevé que les autres lignes RER et Transilien.

Figure 41 – Taux de circulations effectives, déprogrammations et annulations de dernière minute des services ferroviaires Transilien et RER (hors RATP) (évolution 2020/2019 en points de pourcentage entre parenthèses)



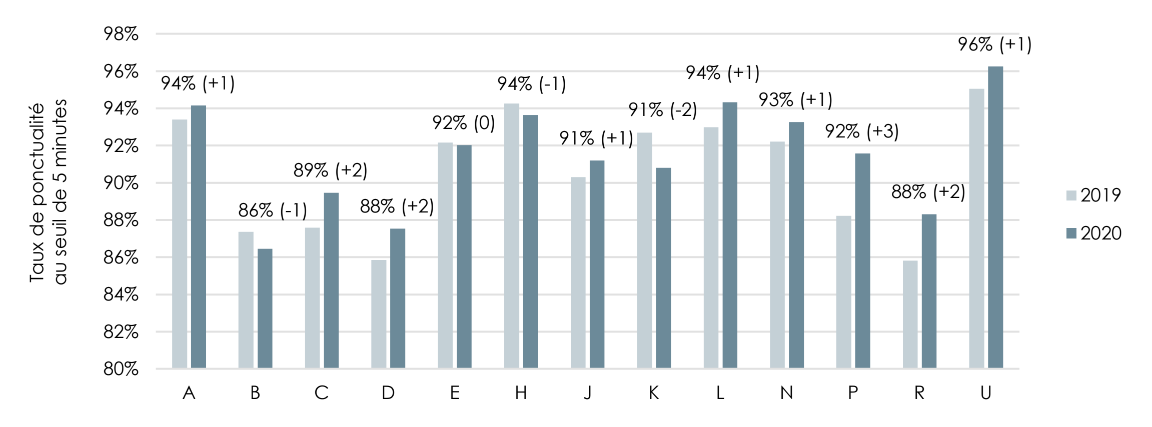
Source : ART d'après SNCF Voyageurs
** périmètres hors RATP*

En 2020, le taux de ponctualité des services conventionnés d'Île-de-France s'améliore et gagne un point de pourcentage

Ainsi, le taux de ponctualité des passagers s'améliore pour la plupart des lignes et tout particulièrement pour les RER C et D et les lignes P et R du transilien. Le RER B, et les lignes H et K du Transilien font figure d'exception et voient leur taux de ponctualité diminuer.

La baisse des circulations en lien avec la COVID-19 semble avoir permis, comme pour les autres services ferroviaires, une amélioration globale de la ponctualité des trains et de leurs passagers.

Figure 42 – Taux de ponctualité des passagers par ligne des services ferroviaires Transilien et RER au seuil de 5 minutes 0 seconde



Source : ART d'après SNCF Voyageurs
(X) Évolution 2020/2019 en points de pourcentage

Analyses complémentaires disponibles dans le rapport ART
- Résultats financiers de l'activité Transilien

GLOSSAIRE

- AOM : Autorité organisatrice de la mobilité
- ART : Autorité de Régulation des Transports
- DRR : Document de Référence du Réseau
- CNM : Contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier (ligne sous périmètre de gestion d'infrastructure de Oc'Via)
- CSP : Contrat de Service Public
- EF : entreprise ferroviaire
- ERTMS : Système européen de gestion du trafic ferroviaire (en anglais *European Rail Traffic Management System), dont la composante ETCS (European Train Control System) comporte 3 niveaux*
- GES : Gaz à effet de serre
- GI : Gestionnaire d'infrastructure
- HDS : Horaire de service
- ICV : indice de consistance des voies
- IdFM : Île-de-France Mobilités
- LC : ligne classique
- LGV : ligne à grande vitesse
- LGV BPL : Ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de Loire (ligne sous périmètre de gestion d'infrastructure de Eiffage Rail Express)
- LGV SEA : Ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique (ligne sous périmètre de gestion d'infrastructure de LISEA)
- NST : Nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques de transport
- OFP : Opérateur ferroviaire de proximité
- OTC : Opérateur de transport combiné
- Opex : dépenses d'exploitation (en anglais *operational expenditure*)
- RA : redevance d'accès
- RC : redevance de circulation
- RCE : redevance de circulation électrique - cf annexe 5.2 du DRR de SNCF Réseau
- RCTE : redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction – cf annexes 5.2 et 5.4 du DRR de SNCF Réseau
- RCTE-A : composante A (prestation minimale) de la RCTE
- RFN : Réseau Ferré National
- RM : redevance de marché
- SLO : Service librement organisé
- TAGV : (service de) train apte à la grande vitesse
- TER : Transports Express Régionaux
- TET : Trains d'Equilibre du Territoire
- RER : Réseau Express Régional

Directeur de la publication : Bernard Roman

Pilotage et coordination : Fabien Couly / Anthony Martin

Auteurs et contributeurs : Olivier Chalmeau, Claudia Judith, Anh Lai, Alexandre Le Potier, Brewenn Métayer, Julie Rouault, Toni Vialette

Impression : Imprimerie de la direction de l'information légale et administrative en 200 exemplaires
Dépôt légal : décembre 2021
ISSN : 2678-6575

L'édition de « l'Essentiel » du marché du transport ferroviaire en 2020 est consultable en ligne sur le site internet de l'Autorité de régulation des transports : https://www.autorite-transports.fr



11 Place des Cinq Martyrs du Lycée Buffon
CS 30054 - 75675 Paris Cedex 14
Tél. +33 (0)1 58 01 01 10



@ART_transports

Retrouvez toute l'actualité, les avis et décisions,
les textes de référence et les publications
de l'Autorité **sur le site internet**

autorite-transports.fr